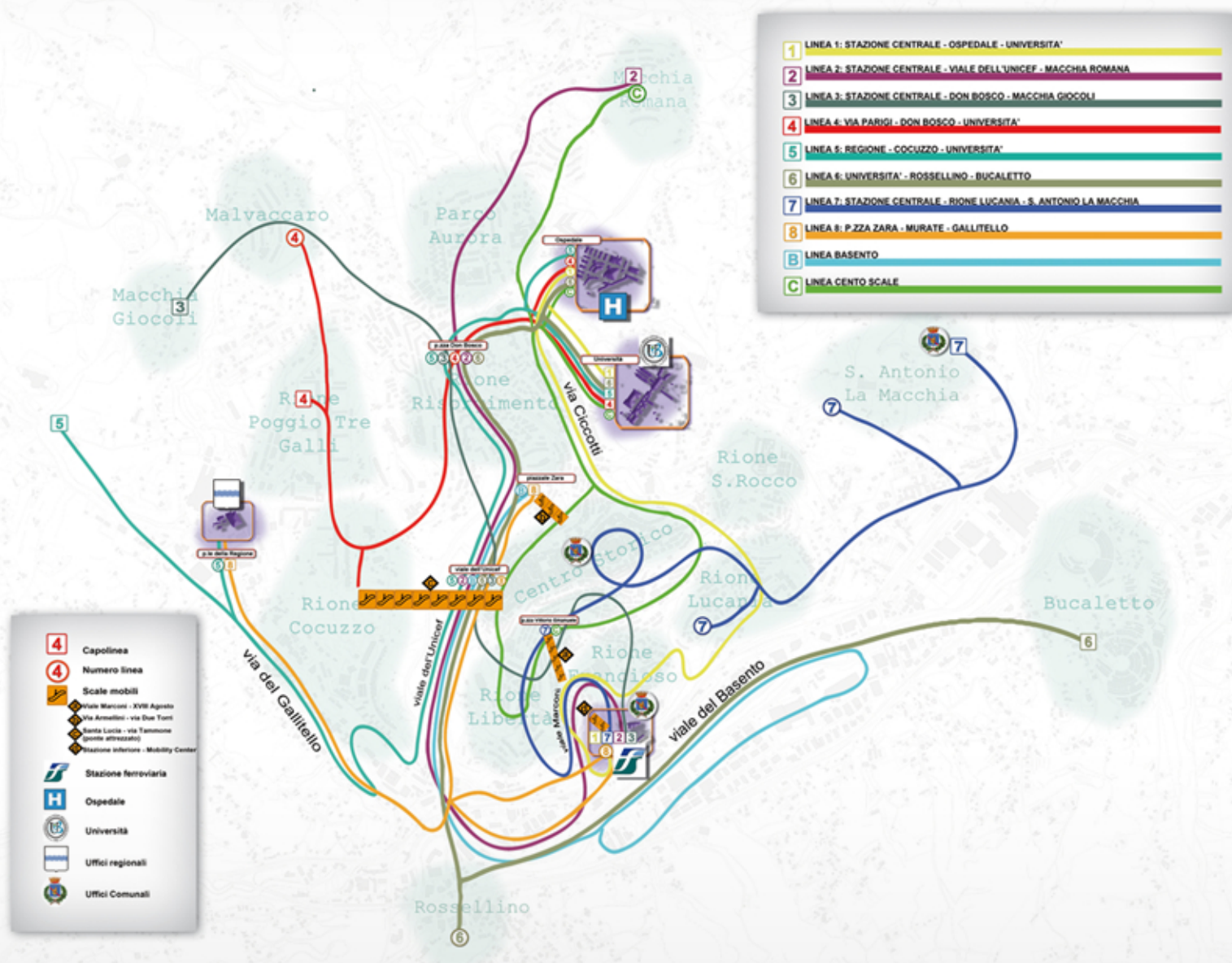




IL TRASPORTO PUBBLICO INTEGRATO NELLA CITTÀ DI POTENZA

PROGRAMMA DI ESERCIZIO

INDICE

INTRODUZIONE	2
IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE A POTENZA.....	4
<i>Alcuni dati sul servizio attuale.....</i>	<i>5</i>
<i>L'attuale TPUI: caratteristiche e confronti.....</i>	<i>13</i>
<i>Analisi di customer satisfaction.....</i>	<i>20</i>
<i>Il servizio di trasporto integrato: il sistema di scale mobili.....</i>	<i>32</i>
<i>Il servizio ferroviario metropolitano.....</i>	<i>39</i>
I CRITERI DEL NUOVO PROGRAMMA DI ESERCIZIO	42
IL NUOVO PROGRAMMA DI ESERCIZIO	51
<i>Le linee urbane.....</i>	<i>51</i>
<i>Programma Vigente e nuovo Programma di Esercizio.....</i>	<i>60</i>
<i>Linee supplementari scuola - lavoro</i>	<i>73</i>
<i>Le linee rurali.....</i>	<i>76</i>
I NUMERI DEL NUOVO PROGRAMMA	81
I COSTI DEL PROGETTO.....	84
POLITICHE TARIFFARIE	90
<i>Alcuni dati sugli spostamenti sistematici.....</i>	<i>90</i>
<i>Le scale mobili.....</i>	<i>91</i>
<i>Le nuove tariffe.....</i>	<i>91</i>

INTRODUZIONE

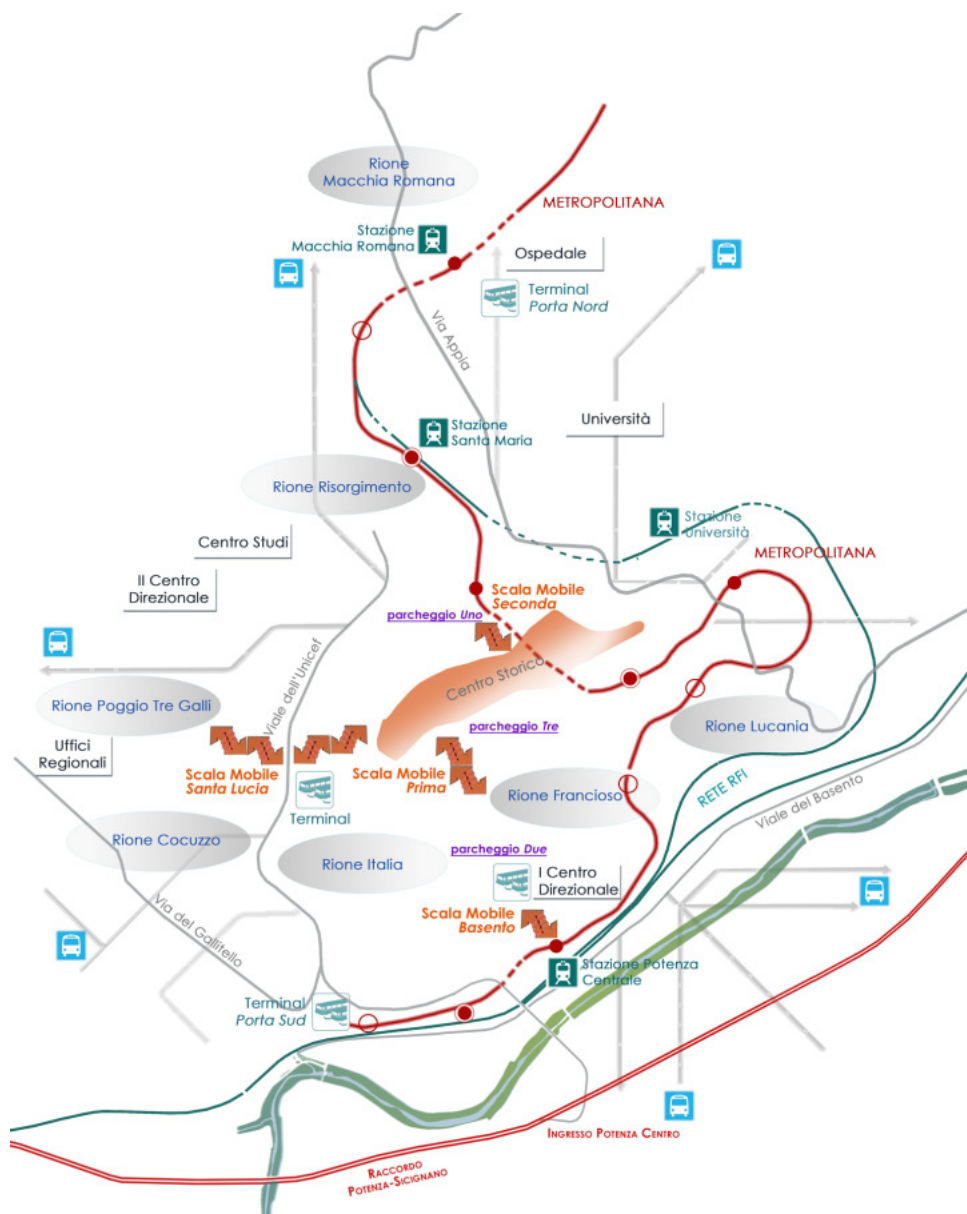
Negli ultimi anni la città di Potenza ha investito, in termini sia economici che progettuali, in interventi infrastrutturali, nel miglioramento dei sistemi della mobilità e nell'intermodalità.

Proprio puntando su tale investimento, Potenza può costruire una sua forte identità e visibilità nella competizione tra territori e città. Si è prossimi alla concretizzazione di un disegno che consentirà alla città di giocare il ruolo di città modello che lanci un messaggio inverso di apertura al suo territorio di riferimento.

A raggiungere tali obiettivi concorrono opere ed interventi infrastrutturali tanto quanto opportune scelte di governo, management e coordinamento di enti e soggetti.

La sfida accettata da Potenza è quella di riorganizzare, in vista dell'affidamento del servizio di trasporto pubblico integrato, domanda ed offerta del trasporto, legandole alla nuova forma ed al nuovo e futuro funzionamento della città, ai suoi quartieri ed ai suoi poli di attrazione.

La mobilità è da intendersi come un progetto da inventare e un servizio da gestire, considerando ogni modalità di trasporto e ciascun tipo di mezzo come parte di un **sistema integrato**.



Il sistema della mobilità a Potenza

Il rilevante sforzo compiuto negli ultimi anni nel dare una “cornice” alle azioni intraprese per rendere la città “più accessibile” attraverso il “**Progetto della Mobilità**”, il progressivo completamento delle infrastrutture (scale mobili e nodi viari), l’adozione del Piano Urbano della Mobilità, il rafforzamento dell’ottica di integrazione (gomma, ferro, scale mobili e parcheggi) sono gli elementi su cui fondare il disegno del nuovo trasporto urbano che rappresenta una parte consistente e significativa del sistema cittadino della mobilità.

La mobilità sostenibile è uno degli obiettivi principali del **Piano Strategico**; le questioni tecniche e le questioni di management, la mobilità fisica ed i suoi aspetti culturali e di relazione tra le persone, devono legarsi per garantire risultati ottimali nella città di Potenza completando percorsi intrapresi in più direzioni:

- il significativo investimento nella realizzazione delle **scale mobili**: nuovi percorsi pedonali e passeggiate all’interno della città che, nel caso della Scala Mobile “Santa Lucia”, offrono anche nuove prospettive e visuali sulla città. Il loro uso incentiva l’utilizzo di altri sistemi (gli autobus, la metropolitana urbana ed i parcheggi); contribuisce a cambiare le abitudini dei cittadini nei confronti del trasporto pubblico a vantaggio della vivibilità e migliore qualità della vita, soprattutto nel Centro storico; offre nuovi luoghi urbani da costruire (i terminali e gli spazi di distribuzione) ed innescare nuovi consumi;
- azioni finalizzate a disincentivare l’uso dell’auto privata: l’imminente avvio della **Zona a Traffico Limitato** e la ridefinizione del **programma urbano dei parcheggi pubblici**, con il riordino, anche tariffario, ed una nuova zonizzazione delle aree con sosta a pagamento;
- l’acquisto di **mezzi pubblici ecologici** su cui continuare a puntare;
- iniziative ed **eventi** di promozione (dal programma comunitario CIVITAS-SMILE al “Festival Città delle 100 scale”);
- la sperimentazione del **servizio metropolitano di superficie sulla tratta FAL** da consolidare e definire;
- **politiche di Mobility Management**: la sottoscrizione di intese ed accordi con enti ed aziende (Regione Basilicata, l’Azienda Ospedaliera Regionale “San Carlo” di Potenza, gli istituti di istruzione secondaria) per condurre indagini sugli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, sulle provenienze e destinazioni, al fine di individuare i bisogni e le esigenze dei lavoratori e rispondere a questi con incentivi all’uso del trasporto pubblico;
- politiche tariffarie attraverso: la sperimentazione di una **tariffazione integrata** favorendo gli utenti del trasporto pubblico nell’utilizzo di più mezzi con un unico titolo di viaggio.

In questo quadro complessivo si inserisce il nuovo Programma di Esercizio in modo complementare alle altre iniziative, progetti, azioni e politiche dell’Amministrazione Comunale, in tema di mobilità, tutte finalizzate al miglioramento dell’offerta di trasporto pubblico (a partire dai dati attuali di seguito descritti), alla sostenibilità ambientale, al miglioramento della qualità della vita, alla riqualificazione urbana.

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE A POTENZA

Il trasporto pubblico di una città è fondamentale per la qualità della vita dei suoi cittadini; il trasporto pubblico locale in Italia è lontano dagli standard europei e sta diventando sempre meno un'alternativa all'auto che continua ad essere l'assoluta protagonista degli spostamenti degli italiani nelle aree urbane. Nel caso specifico di Potenza ci si è posti il problema della valutazione delle prestazioni del servizio di trasporto pubblico urbano al fine di renderlo, nella nuova proposta di ridisegno, qualitativamente sufficiente ad attrarre un crescente e congruo numero di utenti. Nel fare ciò si è tenuto conto dei dati e del punto di vista, offerti dalle diverse parti interessate: l'azienda che gestisce il servizio, gli utenti e la collettività (direttamente o indirettamente interessata).

Il punto di vista dell'azienda risponde tendenzialmente alla logica dell'efficienza e dell'efficacia nell'impiego delle risorse; il punto di vista degli utenti si richiama principalmente ai criteri di regolarità/affidabilità, della sicurezza, della qualità e del costo da sostenere per la fruizione del servizio ed infine, il punto di vista della collettività è influenzato da aspetti attinenti alle dotazioni in termini di quantità, sicurezza e qualità, all'impatto del servizio sull'ambiente in rapporto soprattutto al livello di risorse impiegate dalla comunità nel settore.

Alla luce di quanto esposto, riorganizzare il servizio di trasporto urbano, ha comportato l'individuazione di opportune misure atte a definire i diversi indicatori fondamentali sia per stimare la qualità del trasporto pubblico sia per poterlo rendere più efficiente.

Gli aspetti esaminati riguardano:

1. le **risorse impiegate** (misurate da una serie di grandezze quali: capitale, numero di addetti, numero di vetture, fattore tempo);
2. il **servizio realizzato e programmato** misurato dalle corse, posti, percorrenza, vetture-km, posti-km, vetture-h, fermate, ore lavorative);
3. il **servizio consumato** (dato ricavabile tramite il numero passeggeri, ricavi tariffari);
4. la **qualità del servizio** (misurabile attraverso il numero delle corse con ritardi, vetture in condizioni di degrado, stazioni in condizioni di degrado, vetture con basso impatto ambientale, frequenza pulizie);
5. la **sicurezza del servizio** (valutabile mediante il numero di incidenti, furti, evacuazioni in emergenza, ecc.).

Qui di seguito sono riportate le definizioni delle misure inerenti al servizio programmato/realizzato precedentemente menzionato:

- **vetture – km** (numero complessivo di km percorsi in un anno da tutti i veicoli in dotazione);
- **posti – km** (numero complessivo di posti offerti agli utenti nell'arco di un anno ed è dato dal prodotto delle vetture-km per la capacità media dei veicoli);
- **vetture – h** (numero complessivo di ore annue di servizio in linea dei veicoli);
- **passeggeri-km** (definisce lo sfruttamento effettivo del servizio di trasporto e si ricava dal prodotto del numero dei viaggiatori trasportati nell'arco dell'anno per il tragitto medio percorso da ciascuno).

Con tali grandezze è possibile costruire una batteria di indicatori normalizzati che ci consentono di effettuare comparazioni nel tempo e nello spazio per una più corretta valutazione di un servizio di trasporto pubblico urbano. Le principali categorie di indicatori sono:

- **indicatori di efficienza** (misura di servizio realizzato o programmato/misura di risorse impiegate: es. vetture-km/addetti);

- **indicatori di efficacia** (misura di servizio consumato/misura di risorse impiegate: es. passeggeri-km/vetture);
- **indicatori del livello di uso del servizio** (misura di servizio consumato/misura di servizio realizzato : es. passeggeri-km/vetture-km);
- **indicatori di affidabilità** (misura di servizio realizzato/misura di servizio programmato: es. vetture-km realizzati/vetture-km programmati);
- **indicatori di qualità in senso stretto** (misura di qualità/misura di servizio realizzato: es. corse con ritardo/corse realizzate);
- **indicatori di sicurezza** (misura di rischio/misura di servizio realizzato: es. incidenti/corse realizzate).

Alcuni dati sul servizio attuale

Si ritiene utile, per poter comprendere il lavoro di riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico urbano integrato, fornire alcune informazioni di base sulla situazione attuale a Potenza. La città capoluogo è caratterizzata, giornalmente, da intensi flussi pendolari; essa si configura come grande attrattore di traffico, richiamando tutti i giorni feriali, per motivi di lavoro e studio, circa 40.000 spostamenti, cui si aggiungono i circa 32.000 spostamenti sistematici (fonte: Piano Urbano della Mobilità – luglio 2007) generati dal comune di Potenza rispetto alla sua popolazione. Tali numeri generano enorme disagio per la città, incapace con le sue attuali arterie stradali di sostenere un tale numero di autovetture, determinando in tal modo grossi nodi di traffico quasi ad ogni ora della giornata.

La maggior parte degli spostamenti avviene attraverso l'utilizzo di mezzi privati con un ancora troppo basso ricorso al trasporto pubblico collettivo.

Il trasporto collettivo su gomma sul territorio comunale è costituito da:

- **sedici linee** (L1-L15), di cui 11 servono le aree urbane e 5 quelle suburbane del territorio comunale; **cinque linee** (SI2, SI4, SI9, SI11, SI13) che svolgono **servizio scolastico** integrato, tutte esercite da Co.Tr.A.B. - Consorzio Trasporti Autolinee Basilicata (che ha sostituito la STI, precedente aggiudicataria dell'appalto nella città di Potenza), per un totale annuo di Km percorsi pari a poco meno di 2.000.000;
- **ventiquattro linee rurali**, esercite attualmente da altre ditte concessionarie minori, che collegano le aree più lontane del territorio comunale con il centro della città per un totale di circa 400.000 Km all'anno.

L'attuale rete di trasporto urbano, costituita da 16 linee ad orario, presenta una lunghezza complessiva di circa 190 chilometri; la distanza media tra le fermate è di circa 650 m, dato derivante anche dall'incidenza della distanza maggiore nelle zone periferiche dell'area urbana.

Il tracciato delle linee evidenzia in maniera chiara che sono state disegnate con l'intento di collegare tutti gli ambiti della città con il centro storico o con le sue immediate prossimità.

È stata inoltre rilevata la frequente **sovrapposizione dei tracciati**, che contribuisce in maniera significativa al **consistente numero di km complessivi percorsi, oltre all'elevata lunghezza media di ciascuna linea**.

È da rimarcare inoltre che i tracciati delle linee non hanno seguito l'evoluzione recente della dislocazione dei diversi **poli attrattori**. Dall'analisi svolta si evince infatti che alcuni nodi, come ad

esempio Piazza Vittorio Emanuele II, risultano particolarmente serviti lasciando presagire così un'eccessiva sovrapposizione dei percorsi. Per contro, gli altri poli/nodi, come ad esempio Via del Gallitello e l'Università di Macchia Romana, risultano serviti da un minor numero di linee.

Il **parco autobus** consta, come evinto dal rendiconto di esercizio dell'anno 2009, di 47 vetture di cui:

- N.11 autobus in noleggio dalla STI S.p.A.;
- N.33 autobus di proprietà dell'Amministrazione Comunale di Potenza, concessi al COTRAB in comodato d'uso gratuito;
- N.3 autobus di proprietà COTRAB.

In realtà, i mezzi in circolazione utilizzati per il servizio attuale sono circa 40. Parte degli autobus immatricolati nell'80 (i più vecchi) saranno, a breve, sostituiti da nuovi mezzi: l'Amministrazione Comunale sta completando le procedure di gara per la fornitura di 5 nuovi mezzi, alimentati a metano, di lunghezza 10,50 mt – Classe I e sta per procedere all'indizione di una nuova gara per l'acquisto di altri 10 mezzi CNG.

Nella tabella seguente sono riportati alcuni dati sugli attuali 47 bus.

N° PROGR.	ANNO 1° IMMATR.	MATR.	LUNGHEZZA	LARGHEZZA	POSTI A SEDERE	POSTI IN PIEDI	PROPRIETÀ
1	1982	2411	10,50	2,50	21+1	72	C
2	1982	2418	10,50	2,50	19+1	85	C
3	1986	2426	10,50	2,50	19+1	85	C
4	1986	2427	10,64	2,50	19+1	85	C
5	1987	2428	10,64	2,50	20+1	85	C
6	1987	2430	10,64	2,50	20+1	85	C
7	1987	2431	10,63	2,50	38+1	46	C
8	1987	2432	10,64	2,50	20+1	85	C
9	1987	2433	10,64	2,50	20+1	85	C
10	1988	2434	10,64	2,50	20+1	85	C
11	1988	2435	10,64	2,50	20+1	85	C
12	1989	2437	10,71	2,50	19+1	86	C
13	1989	2439	10,71	2,50	19+1	86	C
14	1989	2440	10,71	2,50	19+1	86	C
15	1990	2834	6,32	2,15	9+1	23	C
16	1999	3102	6,98	2,20	10+1	40	C
17	1999	3103	6,98	2,20	10+1	40	C
18	1999	3105	6,98	2,20	10+1	40	C
19	2000	3109	5,50	2,10	9+1	20	C
20	2000	3110	5,50	2,10	9+1	20	C
21	2000	3111	5,50	2,10	9+1	20	C
22	2000	3112	5,50	2,10	9+1	20	C
23	2000	3113	5,50	2,10	9+1	20	C
24	2000	3114	6,47	2,15	9+1	25	C
25	2000	3106	6,47	2,15	9+1	25	C
26	2000	3107	6,47	2,15	9+1	25	C
27	2000	3108	6,47	2,15	9+1	25	C
28	2000	3115	6,89	2,15	9+1	25	C
29	2000	3116	5,79	2,15	9+1	25	C
30	2004	20	9,23	2,47	16+1	70	STI
31	2004	21	9,23	2,47	16+1	70	STI
32	2004	22	9,23	2,47	16+1	70	STI
33	2004	23	9,23	2,47	16+1	70	STI
34	2004	24	9,23	2,47	16+1	70	STI
35	2004	25	9,23	2,47	16+1	70	STI
36	2004	26	9,23	2,47	16+1	70	STI
37	2004	27	9,23	2,47	16+1	70	STI
38	2004	28	9,23	2,47	16+1	70	STI
39	2004	29	9,23	2,47	16+1	70	STI
40	2004	3117	6,98	2,32	16+1	70	STI
41	-	59	5,87	1,90	11+1	6	CoTrAB
42	-	62	5,64	1,90	11+1	6	CoTrAB

N° PROGR.	ANNO 1° IMMATR.	MATR.	LUNGHEZZA	LARGHEZZA	POSTI A SEDERE	POSTI IN PIEDI	PROPRIETÀ
43	-	52	7,50	2,4	18+1	39	CoTrAB
44	2009	30	6,73	2,16	10+1	20	C
45	2009	31	6,73	2,16	10+1	20	C
46	2009	32	6,73	2,16	10+1	20	C
47	2009	33	6,73	2,16	10+1	20	C

Flotta autobus urbani (fonte: rendiconto CoTrAB, anno 2009)

Il valore dell'**età media del parco autobus** è di circa 12 anni, superiore all'età media degli autobus in servizio in Italia (8,1 nel 2005 - *dati su campione ASSTRA*) e ben al di sopra della media europea (circa 7 anni).

Da un punto di vista energetico e ambientale gli autobus di Potenza sono caratterizzati da un'alimentazione di tipo convenzionale (diesel), mentre solo 4 mezzi su 47 a carburante alternativo.

È tuttavia da precisare che a livello nazionale il processo di sostituzione ed ammodernamento del parco mezzi delle varie aziende procede a rilento, anche se quasi ovunque si registrano sforzi notevoli per rinnovarlo attraverso un incremento delle percentuali di vetture euro due ed euro tre. In particolare, la città di Potenza nei quattro anni di adesione al progetto Smile (da febbraio 2005 a gennaio 2009) nell'ambito del programma CIVITAS II (inserito nel VI Programma Quadro di Ricerca 2005-2009), ha sperimentato e sperimenta attualmente una serie di misure di trasporto sostenibile che integrano quelle per un trasporto pubblico sempre più razionale ed efficiente. In coerenza con quanto appena esposto è stato ampliato il parco mezzi adibito al trasporto pubblico, con l'acquisto di n. 4 nuovi autobus ecologicamente avanzati, a basso impatto ambientale con alimentazione a metano.

Accanto a questi dati sintetici su cosa è oggi il trasporto su gomma in città, sono stati raccolti e messi a confronto altri parametri ed indicatori riguardanti: le risorse impiegate, il servizio programmato e quello realizzato, in riferimento agli ultimi 4 anni di gestione. I dati sono stati reperiti dai rendiconti di esercizio relativi agli anni 2006, 2007, 2008 e 2009 dell'attuale gestore¹.

Per quanto concerne il dato **passeggeri-km sul servizio consumato**, tuttavia, si sono riscontrate diverse difficoltà, che non hanno consentito l'individuazione dello stesso (tali informazioni sono contenute negli annuari dell'associazione di categoria -ASSTRA-, insieme ai dati identificativi ed ai principali dati economici delle aziende).

Le informazioni che seguono, riassunte in tabelle, unite ad altre, derivate da apposite rilevazioni dirette, costituiscono la base per migliorare la gestione del servizio di trasporto accrescendo la fiducia degli utenti effettivi e potenziali.

Tabella 1 - Dati sull'offerta del trasporto pubblico nella città di Potenza.

PRODUZIONE	2006	2007	2008	2009
Viaggiatori trasportati	1.243.840	1.293.210	1.260.467	1.125.760
Viaggiatori x km	Non disp.	Non disp.	Non disp.	Non disp.
Percorrenza utile (km)	1.953.957,50	1.966.550,30	1.970.851,70	1.973.170,00
Parco autobus intero a disposizione tutto l'anno	43	43	43	47
Percorrenza media (km/autobus)	45.440,87	45.733,73	45.833,76	41.982,34
Volume di esercizio (posti x km) (66,43 posti per vettura)	129.801.396,72	130.637.936,43	130.923.678	131.077.683,1
Personale in servizio (unità)	105	104	101	98 (133) ²
Proventi servizio su gomma	429.590,84	434.278,75	420.362,51	356.973,28

¹ È opportuno evidenziare la perfetta uguaglianza tra alcuni dati dei rendiconti 2008 e 2009, inerenti le informazioni sulle corse.

² Il numero di 133 unità comprende lavoratori interinali assunti per integrare l'organico.

Tabella 2 – variazioni percentuali.

Variazioni % n/n-1	2006	2007	2008	2009
Viaggiatori trasportati	-	3,97	- 2,53	- 10,68
Viaggiatori x km	-	nd	nd	nd
Percorrenza utile (km)	-	0,64	0,22	0,12
Parco autobus intero a disposizione tutto l'anno	-	-	-	9,3
Percorrenza media (km/autobus)	-	0,73	0,22	- 8,40
Volume di esercizio (posti x km)	-			0,1
Personale in servizio (unità)	-	- 0,95	- 2,88	31,68
Proventi servizio su gomma	-	- 1,09	- 3,20	- 15,07

- Numero di viaggiatori totali: decremento nell'anno 2009 rispetto al 2008 pari al 10,68%;
- Percorrenza utile: aumento pari allo 0,12% nel 2009 rispetto al 2008;
- Il volume di esercizio: ha fatto registrare per il 2009 un lievissimo incremento dello 0,1% rispetto all'anno precedente;
- I proventi complessivi su gomma: presentano una variazione negativa del 15,07% nel 2009 rispetto al 2008, in linea con il trend negativo degli altri anni;
- Personale in servizio: si è registrato un incremento sostanziale nell'anno 2009 rispetto agli anni precedenti, dovuto all'inserimento di 35 unità di personale interinale, resosi necessario per sopperire alle carenze di organico e per far fronte ai nuovi servizi da gestire con l'entrata in esercizio delle scale mobili di Via Armellini;
- Percorrenza media degli autobus: presenta nel 2009 un concreto decremento, pari all' 8,40% rispetto al 2008.

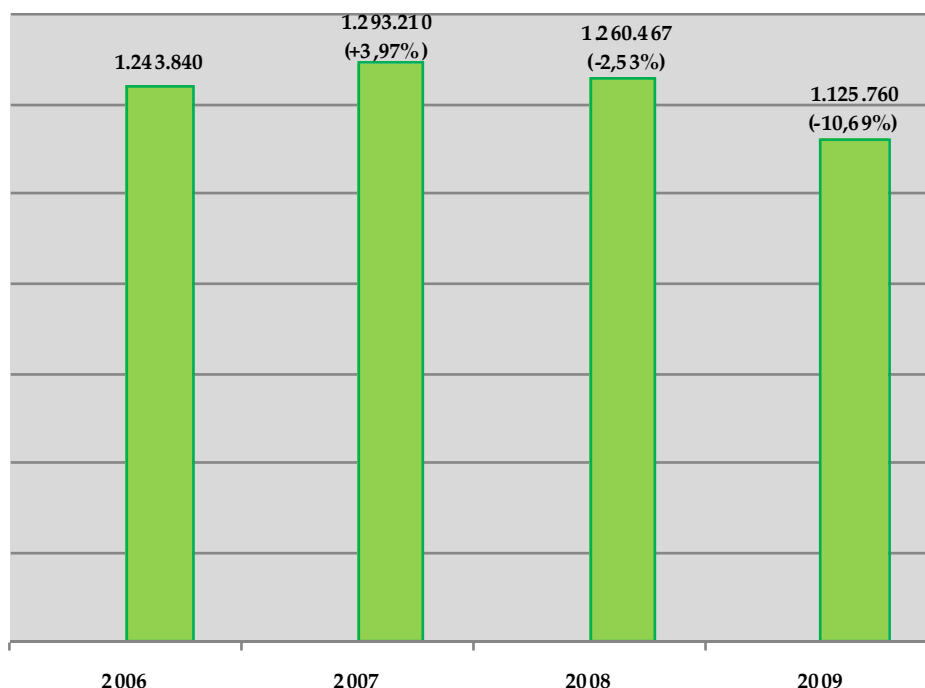


Fig. 1- Passeggeri trasportati e variazioni percentuali annue (Fonte: Rendiconti COTRAB)

Dai dati precedentemente analizzati è possibile, inoltre, ricavare i seguenti "Indicatori di Efficacia":

- **vetture-km/vetture**
- **vetture-km/abitanti**

- passeggeri trasportati/vetture
- ricavo da viaggio x km erogato = ricavo da viaggio/vetture-km

Tabella 3 - Indicatori di efficacia

INDICATORI DI EFFICACIA	2006	2007	2008	2009
Vetture-km/vetture	45.440,87	45.733,73	45.833,76	41.982,34
Vetture-km/abitanti	28,50	28,68	28,75	28,79
Passeggeri trasportati/vetture	28.926,51	30.074,65	29.313,19	23.952,34
Ricavo da viaggio x km erogato	0,21	0,22	0,21	0,18

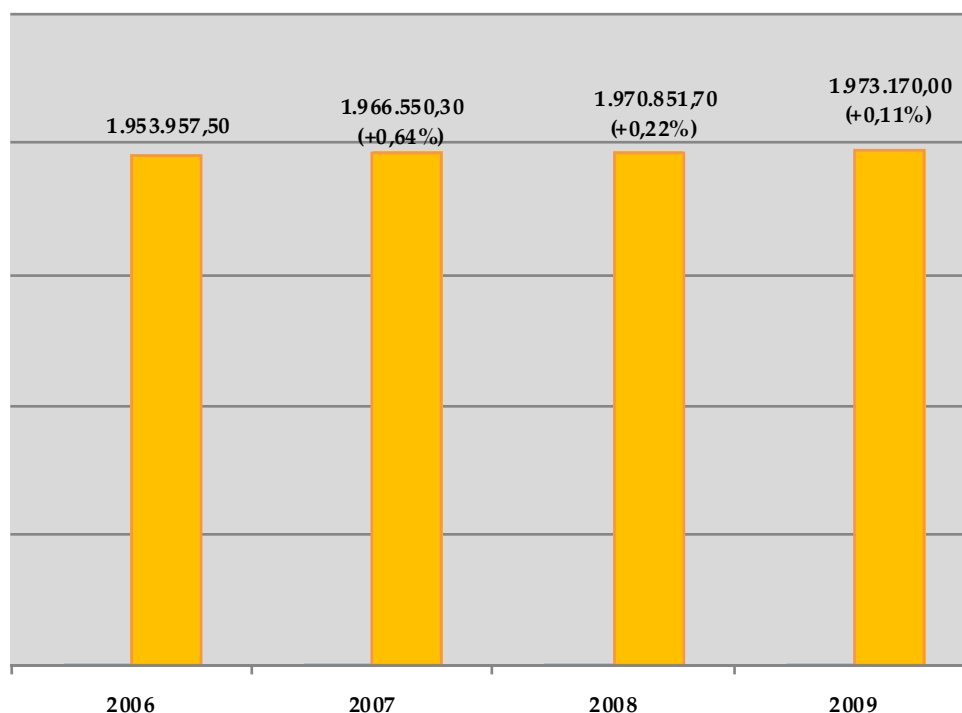


Fig. 2 – Vetture - km e variazioni percentuali annue (Fonte: Rendiconti CO TRAB)

Si evince, dal grafico, un lieve incremento del dato vetture-km (+ 0,11 % nel 2009).

Dai dati analizzati si evince come gli indicatori riferiti alle vetture-km/vetture, passeggeri trasportati su vetture e ricavo x km erogato, hanno fatto tutti registrare un decremento nell'anno 2009 rispetto agli anni 2006, 2007 e 2008, ad eccezione dell'indicatore vetture-km/abitanti che nel corso degli anni in esame si è attestato all'incirca sugli stessi valori.

L'attuale gestore del servizio ha inoltre fornito i seguenti valori, indicativi delle corse effettuate negli anni esaminati, riportati nella tabella seguente:

Tabella 4 – Dati relativi alle corse effettuate

CORSE	2006	2007	2008	2009
C.p. (corse programmate)	179.402	194.178	180.291	180.291
C.x. (corse soppresse per cause esterne)	1.722	622	1.208	1.208
C.a. (corse soppresse per cause aziendali)	718	568	585	585
C.e. (corse effettuate)	176.962	178.128	178.498	178.498
C.r. (corse effettuate con ritardo)	3.312	2.778	2.846	2.846

Dai dati analizzati emerge quanto segue:

- il numero di corse programmate, invariato negli anni 2008 e 2009, presenta, invece un sostanziale decremento, pari al 7,15% rispetto all'anno 2007;
- il numero di corse soppresse per cause esterne, che negli anni 2008 e 2009, non presenta variazioni, invece ha fatto registrare un incremento sostanziale pari addirittura al 94,2%, rispetto l'anno 2007;
- il numero di corse soppresse per cause aziendali (ossia non dipendenti da neve, scioperi e blocchi stradali) è aumentato di circa il 3% rispetto all'anno 2007);
- il numero di corse effettuate con ritardo, infine, ha subito un incremento che si attesta sul 2,45% rispetto l'anno 2007.

I dati ricavati, consentono di individuare il valore dei seguenti "Indicatori sulla Regolarità del Servizio":

- **Affidabilità complessiva** - $A_c = C_e/C_p$;
- **Affidabilità aziendale** - $A_a = (C_e + C_x)/C_p$;
- **Puntualità** - $P = (C_e - C_r)/C_e$.

Tabella 5 – Indicatori Regolarità del Servizio in valori assoluti

INDICATORI REGOLARITÀ DEL SERVIZIO	2006	2007	2008	2009
Affidabilità complessiva - $A_c = C_e/C_p$	0,99	0,92	0,99	0,99
Affidabilità aziendale - $A_a = (C_e + C_x)/C_p$	0,99	0,92	0,99	0,99
Puntualità - $P = (C_e - C_r)/C_e$	0,98	0,98	0,98	0,98

Dai dati calcolati, emerge che l'attuale gestore del servizio pubblico contiene gli indicatori di regolarità entro limiti ritenuti più che accettabili, e che nel corso degli anni in esame non si sono verificate variazioni significative.

L'efficienza del servizio urbano, misurata attraverso gli indicatori, quali i tempi medi di attesa (intervallo medio di tempo che intercorre tra una corsa e la successiva) ed i tempi di percorrenza risulta essere inferiore rispetto alla media nazionale.

L'attuale TPUI: caratteristiche e confronti

A partire dai dati sul trasporto su gomma, sopra elencati, si è realizzato un confronto con quelli di altre realtà italiane per valutare l'efficienza e l'efficacia del servizio attuale e per capire su quali fattori intervenire nel nuovo disegno delle linee.

Efficienza ed impiego delle risorse

Per una valutazione dell'efficienza nell'impiego dei fattori produttivi è opportuno fare riferimento al rapporto **vetture – km/vetture (percorrenza media per vettura nell'anno di riferimento)** per il quale esiste il dato nazionale per un utile confronto.

Nel 2009 tale parametro è risultato per Potenza pari a **41.982,34**, in linea con il dato nazionale di circa **42.000** (dato riferito al 1999; cfr. Gattuso et al., *Indicatori per la valutazione della gestione di sistemi di trasporto pubblico. Applicazione su contesti urbani*, in *Metodi e tecnologia dell'ingegneria dei trasporti*, Franco Angeli, 2004; Istat, 2004).

Tale rapporto segnala uno **scarso utilizzo del parco veicoli**, considerato che:

- la percorrenza di un veicolo si attesta mediamente intorno a 2.000.000 di chilometri nell'arco dei 15 anni di vita media di ogni mezzo;
- la percorrenza annua dovrebbe ammontare a circa 130.000 chilometri.

In pratica sarebbe sufficiente la metà del numero dei mezzi attuali per garantire lo svolgimento dello stesso servizio. Lo scarso utilizzo dei mezzi rappresenta, dunque, un segno di bassa efficienza del servizio, in termini di messa a valore delle risorse e di incidenza sui costi complessivi di esercizio.

Ulteriore utile comparazione è quella relativa all'indicatore **vetture – km/abitanti**; nell'insieme dei comuni capoluogo di provincia di dimensione media (non essendo disponibili i dati relativi a capoluoghi di piccole dimensioni), si nota come per Potenza tale rapporto è pari a 28, valore medio dei dati nazionali (fig. 3). Pur riconoscendo che i dati di tale rapporto vanno presi con cautela (le vetture – km sono determinate sia dall'estensione del comune che dalla maggiore o minore dispersione della popolazione sul territorio) il parametro potentino mostra una buona offerta di servizio in termini dimensionali quantitativi, cui non corrisponde (come si vedrà dagli indicatori successivi che riguardano l'utenza) un sufficiente livello di utilizzo del trasporto. Si deduce che, qualitativamente, l'offerta di trasporto non incontra la domanda e le esigenze dell'utenza.

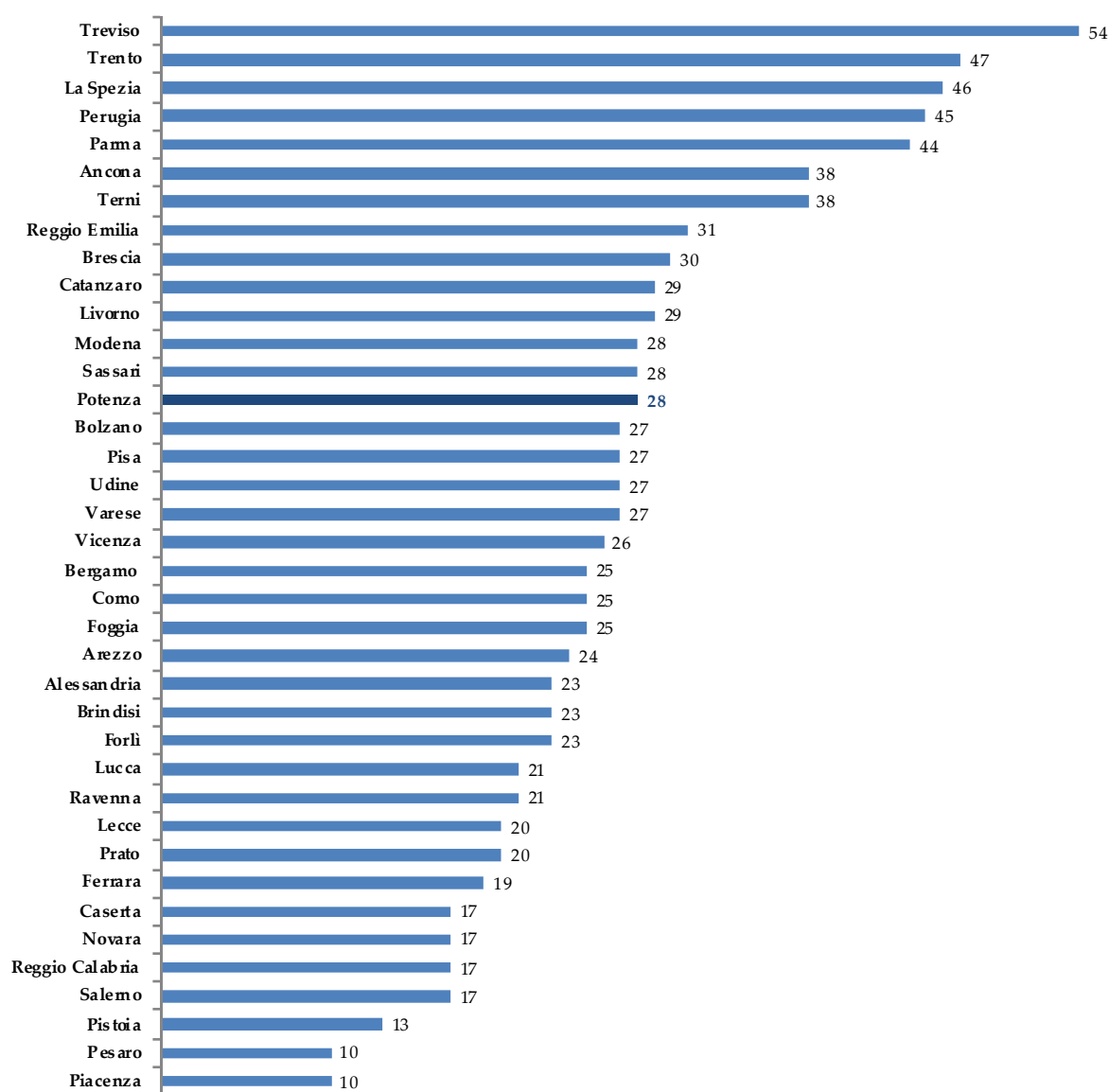


Fig. 3 – Vetture – km/popolazione

Dal punto di vista dell'efficacia del servizio di trasporto su gomma si sono presi in considerazione anche gli indici riguardanti il rapporto **passengeri trasportati/lunghezza rete** e **passengeri trasportati su percorrenza annua**.

Per quanto riguarda il primo rapporto la città di Potenza con il valore di **5.925** risulta molto distante dalla città di Perugia, che, tra le città considerate, presenta il valore minimo (13.208,76); considerazione analoga va fatta in merito al secondo rapporto il cui valore pari a **0,57** risulta meno della metà di quello dell'Aquila, che ha fatto registrare il valore più basso tra quelli considerati. Infatti dalla loro analisi e, soprattutto, dal confronto con gli stessi indici di altre città campione, è possibile evidenziare elementi di inefficacia del servizio.

Si può ipotizzare che i tracciati, pur estesi per assecondare la distribuzione della domanda, non riescano a soddisfare le linee di desiderio degli spostamenti.

Inoltre per una valutazione dell'efficacia nell'utilizzo delle risorse, si può prendere come riferimento anche l'indicatore **passengeri trasportati /vetture**, per il quale esiste il dato nazionale.

Per l'anno 2009 il **valore di tale rapporto per Potenza è risultato pari a 23.952,34**, contro una stima di **211.000 a livello nazionale** (valore riferito al 1999; cfr. Gattuso et al., 2004).

Questa comparazione, in linea con quanto detto in precedenza, mette ancora una volta in posizione di svantaggio il servizio di trasporto attuale, rispetto alla situazione media nazionale. La scarsa propensione dei cittadini potentini all'uso del mezzo di trasporto pubblico è sicuramente dovuta allo sviluppo della motorizzazione privata a Potenza, che è tra i più alti in Italia (cfr. fig. 4 dove sono rappresentate le auto circolanti per 100 abitanti nelle città capoluogo di regione).

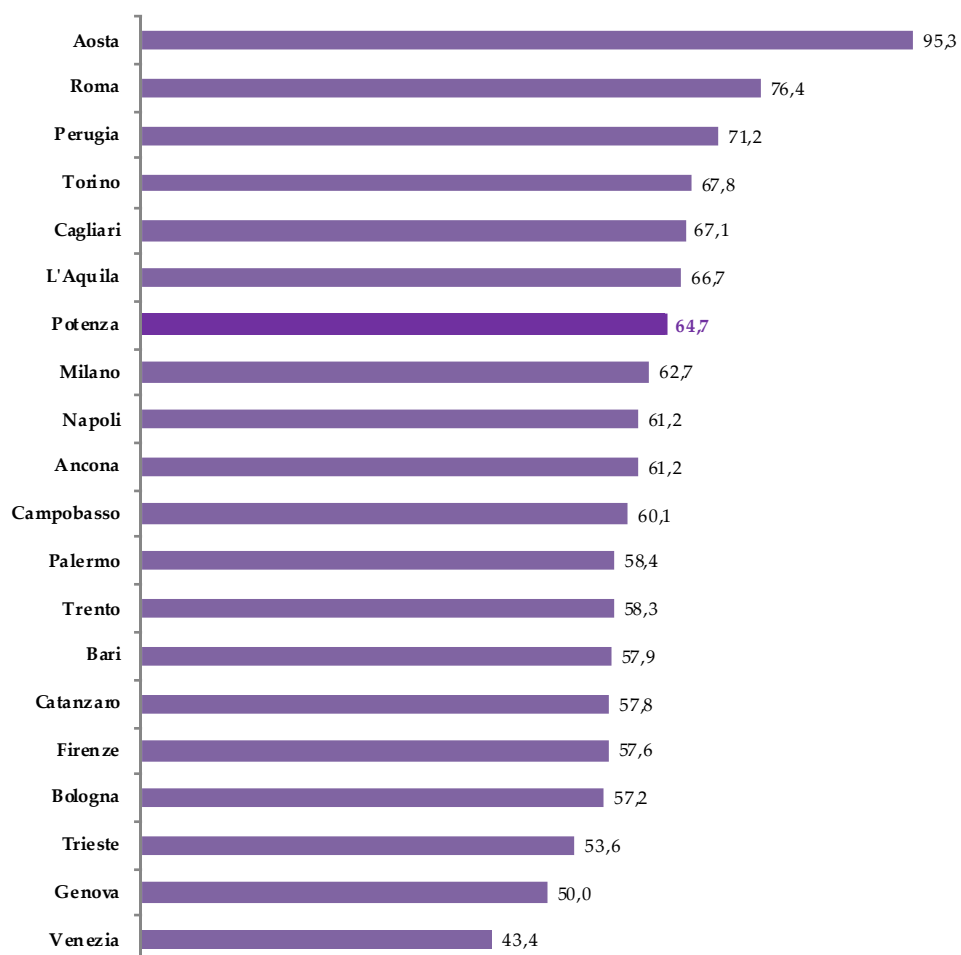


Fig. 4 – Auto circolanti per 100 abitanti nella città capoluogo di regione (Fonte Legambiente, Ecosistema Urbano 2005, dati del 2003)

Un ulteriore indicatore di efficacia risulta essere il **ricavo da viaggio per km erogato**, dato dal rapporto ricavi da **viaggio/vetture – km** (si veda la fig.5).

L'esame congiunto delle fig. 5 e 6 (quest'ultima riguardante i ricavi da viaggio del TPL – urbano ed extraurbano – a livello di regione, per l'anno 2003) porge una conferma indiretta della relativa minore efficacia nell'utilizzo attuale delle risorse. Si può, infatti, così spiegare: **il ricavo da viaggi per km a Potenza nel 2009 è pari alla metà del dato regionale (0,37) che il più basso della tabella ricavi da viaggio per km per regione.**

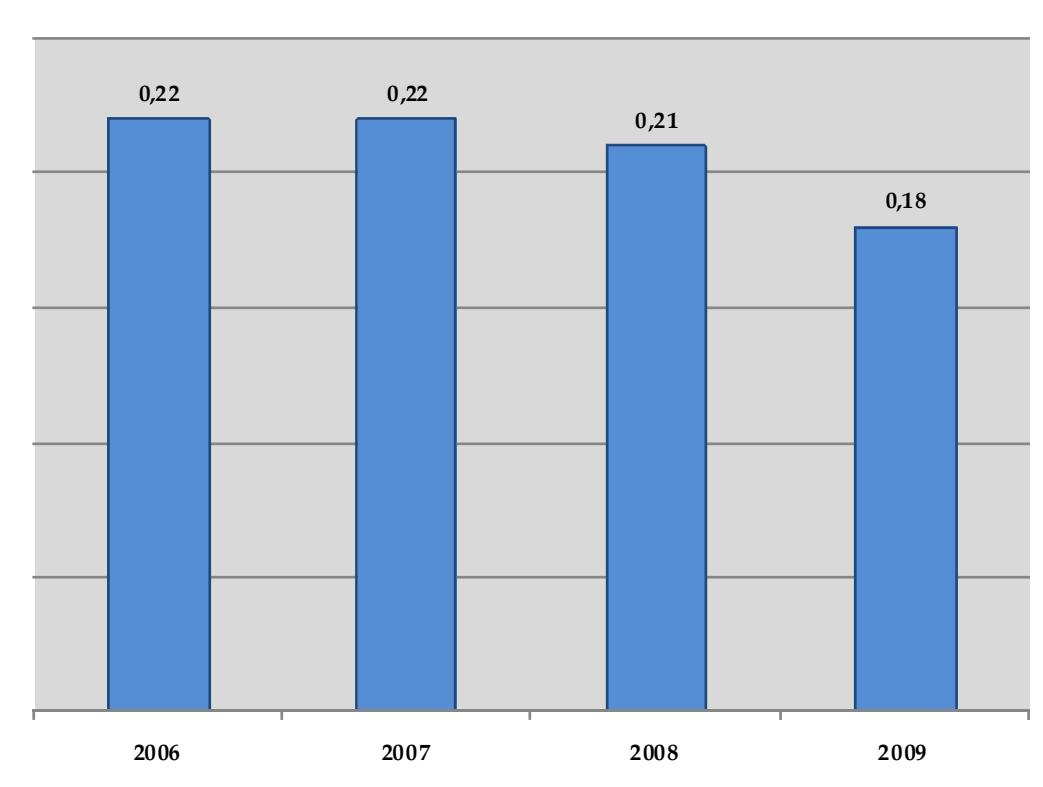


Fig. 5 - Ricavi da viaggio per km erogato a Potenza (Fonte COTRAB Potenza)

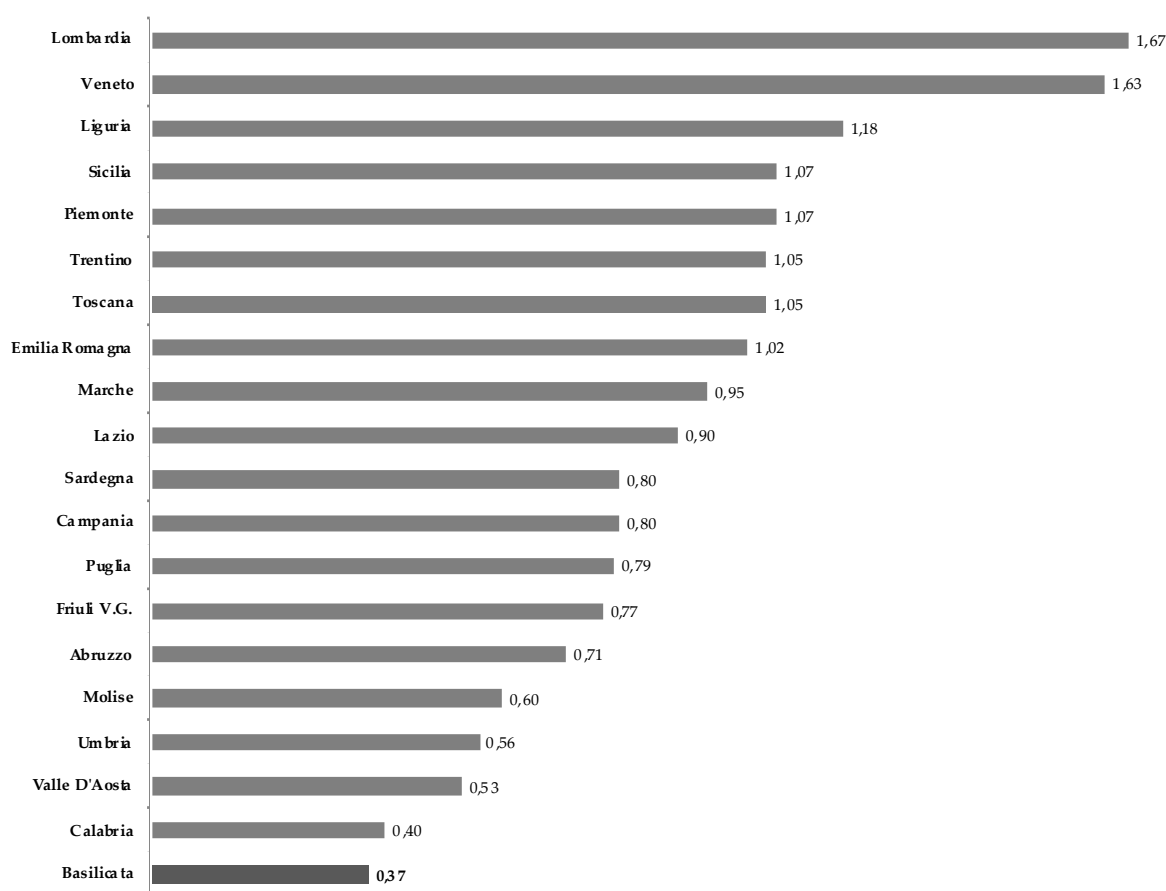


Fig. 6 – Ricavi da viaggio per km per regione (servizio urbano ed extraurbano) – anno 2003 (Fonte ANAV – ASSTRA, Rapporto sul trasporto pubblico locale, 2005)

Da tali elementi si evince che il servizio TPL di Potenza è caratterizzato da una scarsa efficienza nell'utilizzo dei fattori produttivi.

Un aspetto importante della qualità del servizio di trasporto pubblico urbano è la **velocità commerciale** data dal rapporto tra numero complessivo dei km percorsi e ore totali annue di servizio in linea dei veicoli. Questa grandezza oltre ad influire fortemente sulla produttività dei fattori, costituisce un elemento importante nella scelta del mezzo di trasporto pubblico.

Nella Fig. 7 sono riportate le velocità commerciali per le città capoluogo di provincia di media dimensione.

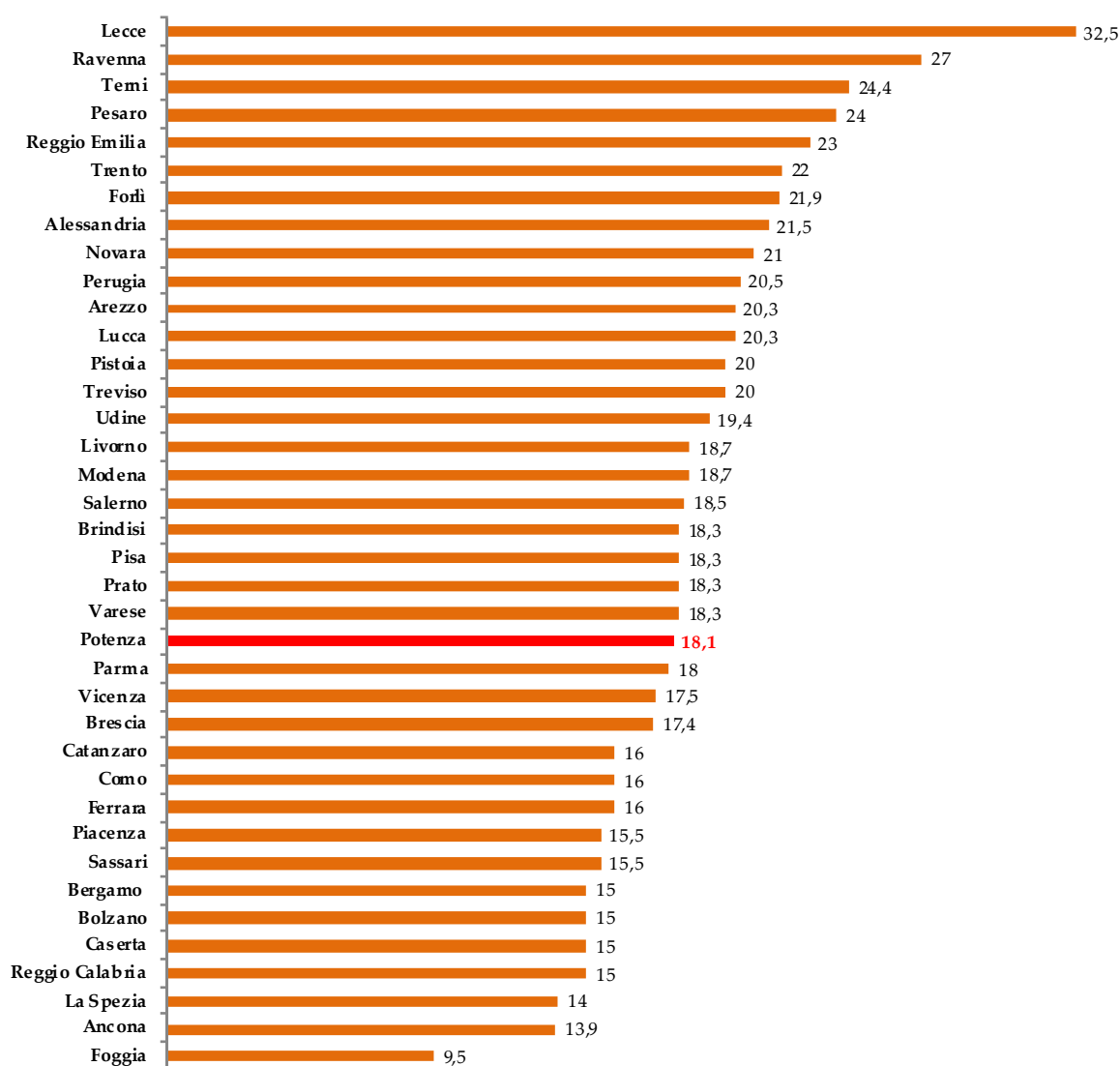


Fig. 7 – Velocità commerciale (Fonte: *Legambiente*, 2004, dati 2002)

Nel caso di **Potenza tale valore si attesta sui 18,10 km/h** e, confrontandola con vari comuni italiani di medie dimensioni, risulta essere tra le più lente; la velocità commerciale è determinata da una serie di fattori, primi fra tutti l'esistenza e l'estensione delle corsie preferenziali, la maggiore o minore fluidità del traffico, la conformazione del territorio, ecc. Una politica che punti ad incrementare la domanda di trasporto pubblico deve necessariamente creare le condizioni per l'innalzamento di questo parametro. Ciò richiede investimenti significativi in infrastrutture per il trasporto pubblico (sviluppo delle corsie preferenziali, coordinamento dei diversi sistemi di mobilità urbana, incremento del *car sharing*, introduzione del ticket nelle aree di parcheggio esterne

ai centri storici, acquisizione di tecnologie ITS) affinché possano migliorare le condizioni anche dei pendolari.

È opportuno fare riferimento anche alla questione delle **tariffe**, i cui livelli rappresentano, in genere, un punto di equilibrio tra l'esigenza di garantire il diritto alla mobilità anche alle categorie sociali più svantaggiate e la necessità che i ricavi da viaggio contribuiscano per una quota significativa alla copertura del costo di erogazione del servizio.

Tuttavia il livello delle tariffe non incide in modo evidente sulla competitività del trasporto pubblico rispetto a quello privato. Si potrebbe mettere a confronto la tariffa praticata a Potenza con quella di altri comuni italiani. La tariffa potentina, aggiornata recentemente, si attesta intorno a 0,50 centesimi per la corsa semplice ed a 0,80 centesimi per il biglietto orario valido 80 minuti. Nonostante, quindi, Potenza abbia un prezzo del viaggio tra i più bassi della graduatoria nazionale, il servizio registra ancora livelli bassi di gradimento.

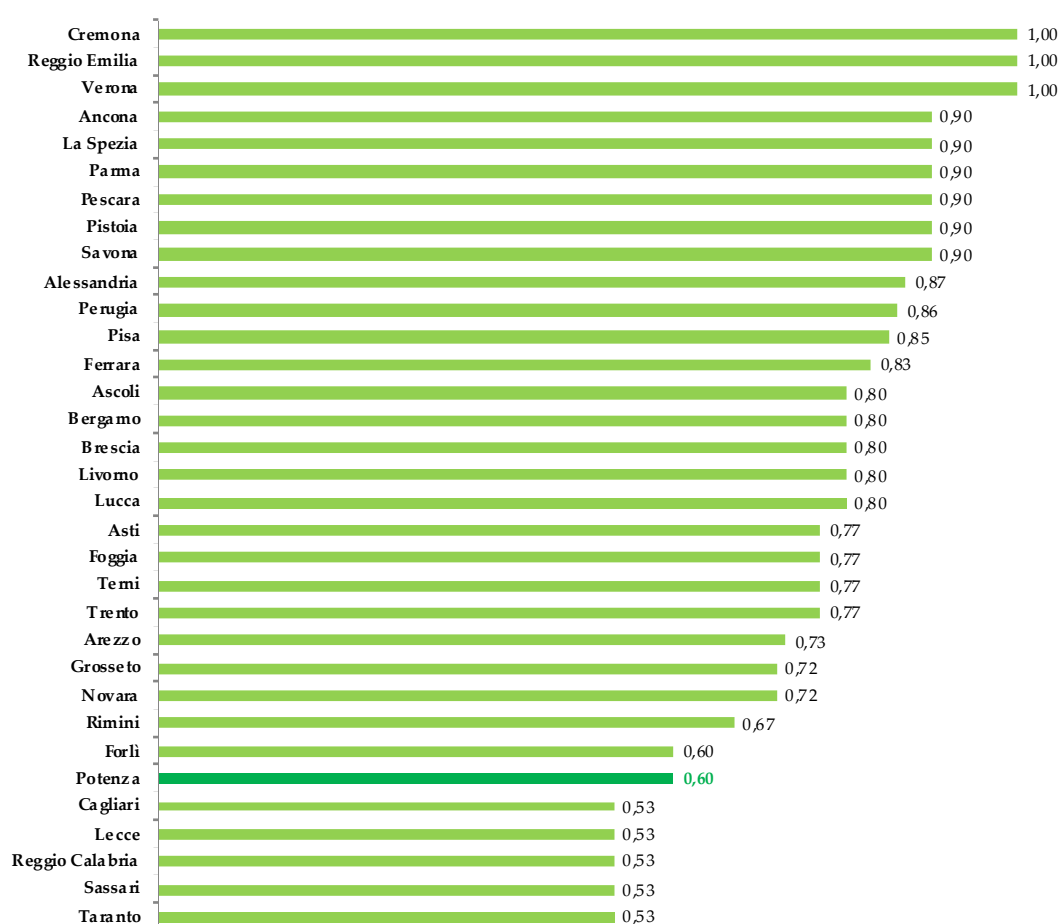


Fig. 8 – Tariffe orarie in alcune città capoluogo di provincia di media dimensione (Fonte: G. Cicchitelli, *Il Trasporto Pubblico Locale – La qualità del trasporto pubblico urbano, anno 2005*)

Un ulteriore indicatore di qualità del trasporto pubblico inteso come attenzione all'ambiente misura le **emissioni di CO₂** del servizio offerto; guardando all'intero sistema della mobilità urbana, che nel suo insieme può e deve essere l'alternativa all'utilizzo delle auto private e la prima risposta all'emergenza inquinamento, scopriamo che per quel che riguarda l'utilizzo del **trasporto pubblico** la situazione non mostra segnali di miglioramento, anzi tutt'altro. A parte qualche conferma positiva (Siena tra le piccole città con 245 viaggi per abitante), sono **42 i comuni di media e piccola dimensione (tra cui Potenza) in cui i viaggi per abitante effettuati annualmente con il**

trasporto pubblico sono inferiori ad uno alla settimana; ciò conferma come il traffico urbano sia un grande protagonista nelle emissioni di CO₂.

Rapporto ricavi/costi

Un indicatore utile a valutare le *performances* economico-gestionali del TPL a Potenza è dato dal rapporto **ricavi/costi** che offre indicazioni sui disavanzi di gestione.

Il **Decreto Legislativo n. 422/97** (il cosiddetto Decreto Burlando)³ ha profondamente trasformato il settore del trasporto pubblico locale nell'ottica di garantire un maggiore livello di industrializzazione ed il raggiungimento di una maggiore efficienza. Tale decreto inserisce l'obbligo a partire dal 2003, di utilizzare meccanismi concorrenziali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale con l'obiettivo di accrescere l'efficienza dei soggetti gestori, ridurre i costi di gestione, innalzando allo stesso tempo la qualità dei servizi. Lo stesso inoltre impone che nella gestione del servizio si debba tendere al raggiungimento del seguente obiettivo: nel trasporto pubblico su gomma e nelle attività strettamente connesse ad esso i ricavi devono coprire almeno il 35% dei costi totali operativi.

Ad oggi tale percentuale si attesta a Potenza intorno al 5%, valore troppo piccolo se raffrontato con il rapporto fra ricavi da traffico e costi dei principali operatori di trasporto pubblico locale italiani. Ad esempio facendo riferimento all'anno 2002 si vede come questo dato si attesti al di sotto del valore stabilito per legge solo nel caso di Napoli (al di sotto del 20%) ed in alcuni casi (Firenze, Venezia e Milano) i valori sono superiori a quelli imposti (Fig. 9).

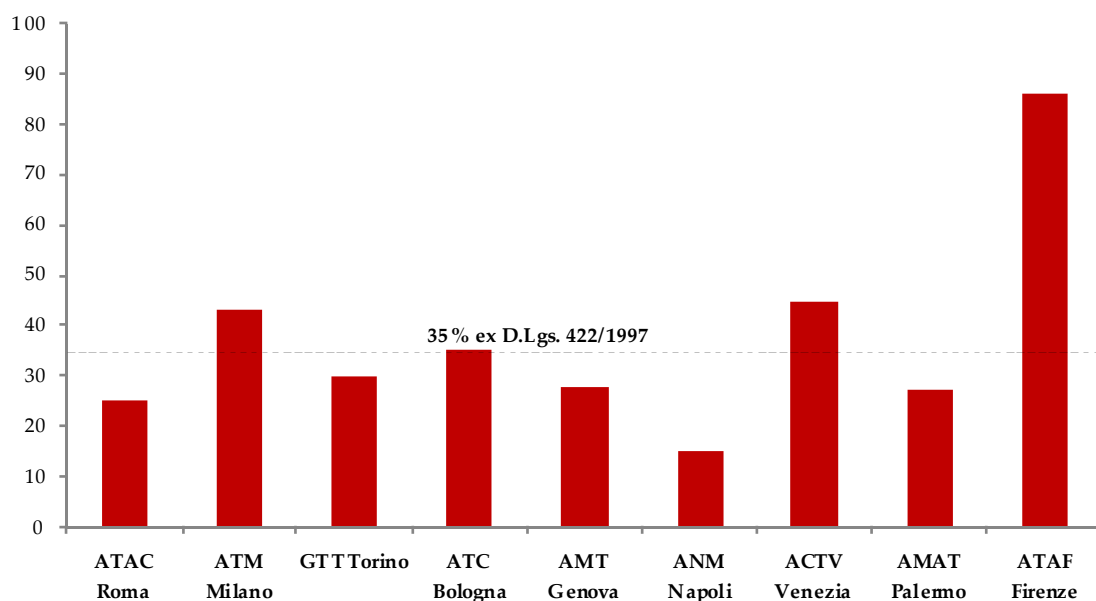


Fig.9 – Rapporto fra ricavi da traffico e costi dei principali operatori di trasporto pubblico locale italiani, 2002 (valore percentuale, fonte: Elaborazione Censis su dati ASSTRA, 2004)

L'obiettivo prefissato di tendere alla percentuale stabilita nel decreto precedentemente menzionato può essere raggiunto attraverso un'opportuna politica tariffaria.

Sarebbe sbagliato aumentare i prezzi. Al contrario bisognerebbe promuovere il servizio diminuendo le tariffe per raggiungere il vero risultato: la fidelizzazione dell'utenza.

Basti pensare che oggi il **costo del trasporto su gomma ammonta a € 22.000,00 al giorno a fronte di un ricavo giornaliero pari a € 1.000,00.**

³ Integrato e modificato successivamente dal Decreto legislativo n. 400/99.

Resta scontata la gratuità delle scale mobili che contano 8.000 passaggi al giorno a fronte di 6 persone mediantemente trasportate per corsa autobus. Il costo di un passeggero delle scale mobili è pari ad € 1,00 contro i € 7,00 dell'utente dell'autobus.

Va sottolineato che gli 8.000 passaggi al giorno che fanno registrare le scale mobili è un dato sicuramente positivo, che ancora una volta conferma i vantaggi di tale sistema (tempi di attesa inesistenti, emissioni inquinanti in atmosfera pari a zero, nessuna interferenza con i volumi di traffico cittadino, elevata portata⁴).

Tra qualche anno, attuando politiche tariffarie opportune e cercando di conquistare una fetta di utenti sempre maggiore, ci si prefigge come obiettivo quello di raggiungere un valore del rapporto ricavi/costi di almeno il 20%.

Analisi di customer satisfaction

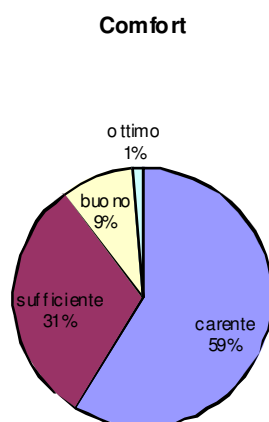
Alcuni dati sulla qualità del servizio sono stati ricavati anche dall'Indagine sugli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola redatta dalla SAT Srl per conto dell'U.D. "Mobilità" del Comune di Potenza nel mese di maggio del 2010, le cui risultanze sono in fase di elaborazione. Indagine che ha coinvolto anche le scuole secondarie della città oltre che Comune, Regione ed Università.

In questa sede è parso utile anticipare qualche risultato rinviando al rapporto di indagine riflessioni più approfondite.

L'indagine in oggetto raccoglie, oltre ad informazioni sullo spostamento in termini di mezzi utilizzati, tempo impiegato, origine e destinazione, anche giudizi sulla qualità percepita del trasporto pubblico vigente.

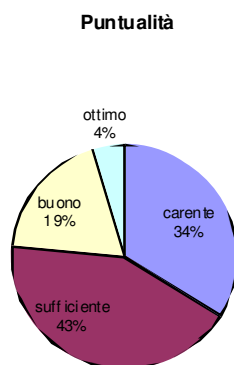
Si comprende come i dati ricavati da questa analisi possano fornire un ulteriore contributo al miglioramento del trasporto pubblico locale focalizzando l'attenzione sulle esigenze e bisogni di mobilità espressi dagli intervistati. Di seguito si riportano i risultati dell'indagine del segmento scolastico, dove è stato molto ampio il campione intervistato. Su 4315 intervistati 1957 sono residenti e di questi il 35% utilizza l'autobus urbano. Di seguito i risultati sulla valutazione del servizio pubblico da parte degli utenti del TPL.

In termini di **comfort**, per la maggior parte degli intervistati e cioè il 59% il servizio risulta essere carente, per il 31% sufficiente, per il 9% buono e soltanto per l'1% ottimo:

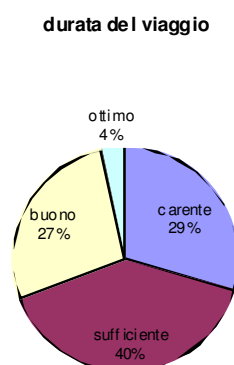


⁴ Per elevata portata si intende il numero di persone trasportate in un'ora.

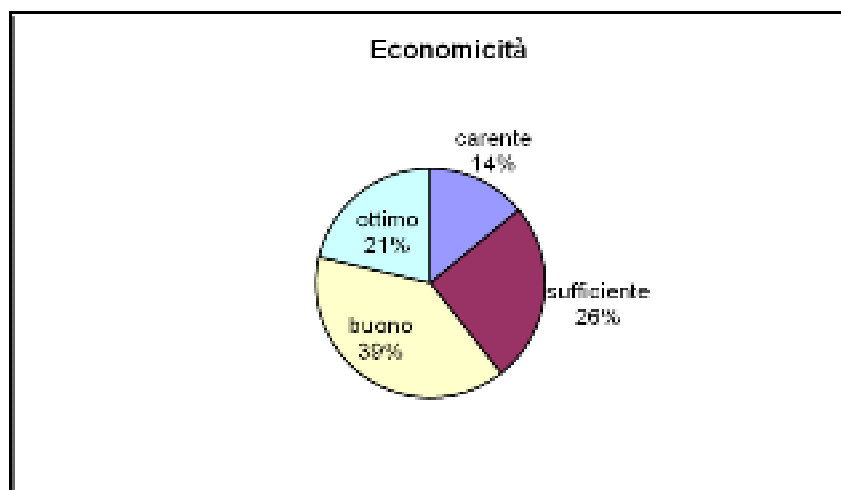
In termini di **puntualità del viaggio**, il 34% degli intervistati risponde che il servizio è carente; per il 43% è sufficiente; per il 19% è buono; per il 4% è ottimo:



In termini di **durata del viaggio**, il 29% degli intervistati risponde che il servizio è carente; per il 40% è sufficiente; per il 27% è buono; per il 4% è ottimo:



In termini di **economicità**, il 14% degli intervistati risponde che il servizio è carente; per il 26% è sufficiente; per il 39% è buono; per il 21% è ottimo:



Nessuno dei giudizi di valutazione è in maggioranza ottimo. Il giudizio prevalente sul comfort è carente, lo scenario cambia nei parametri puntualità e durata del viaggio, dove il giudizio "sufficiente" risulta essere quello più numeroso.

Invece giudizi positivi vengono espressi a proposito dell'economicità del viaggio, ritenuto prevalentemente buono.

Negli stessi tempi dell'indagine citata precedentemente, l'Adoc (Associazione per la Difesa e l'Orientamento dei Consumatori) di Basilicata, nell'intento di essere sempre più attenta ai bisogni dei cittadini-utenti, ha avviato e concluso una nuova indagine sui trasporti pubblici a Potenza (Progetto "Bus Amico II"). Questa iniziativa è stata sostenuta dall'Assessorato alla "Mobilità e Viabilità" e dall'Unità di Direzione "Mobilità" del Comune di Potenza. Si comprende come i dati ricavati da questa analisi possano fornire un ulteriore contributo al miglioramento del trasporto pubblico locale focalizzando l'attenzione sulle esigenze e bisogni di mobilità espressi dagli intervistati.

Anche per questa indagine si rinvia alla pubblicazione del rapporto un'analisi più profonda dei risultati.

Come si evince dai due grafici (Grafico 1-2) gli intervistati sono in totale 506 suddivisi in 238 maschi e 268 femmine la cui età varia in un range ampio da meno di 18 anni a più di 65 anni e più precisamente:

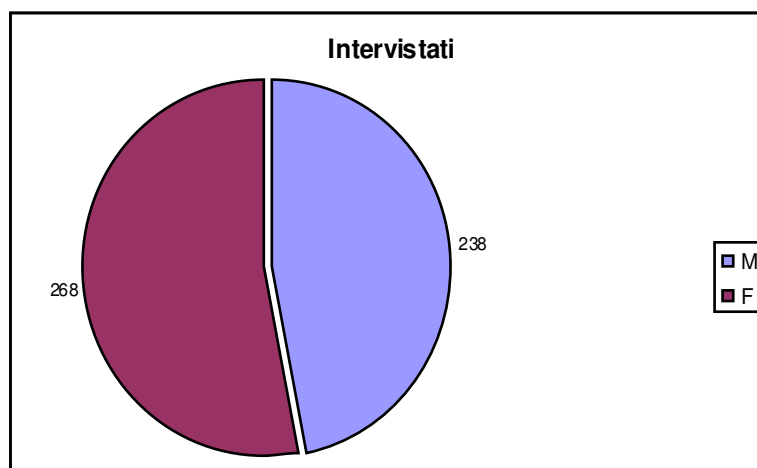


Grafico 1

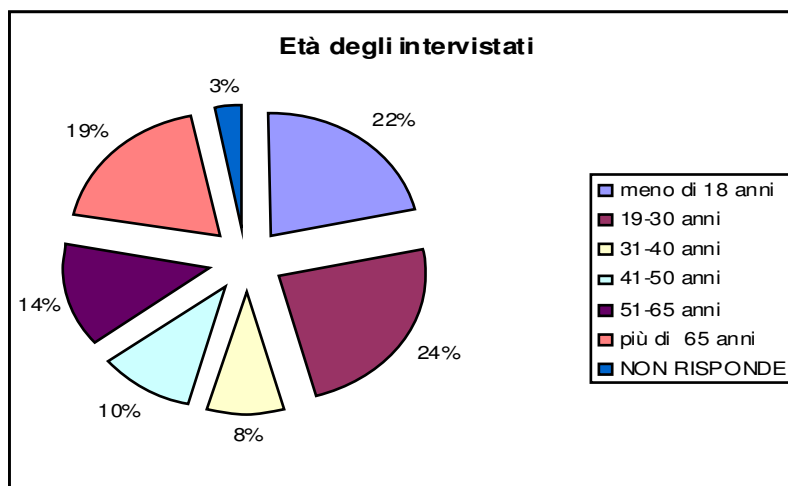


Grafico 2

Gli intervistati sono stati ulteriormente suddivisi per attività e residenza (Grafici 3 e 4) ed infatti il grafico 3 evidenzia:

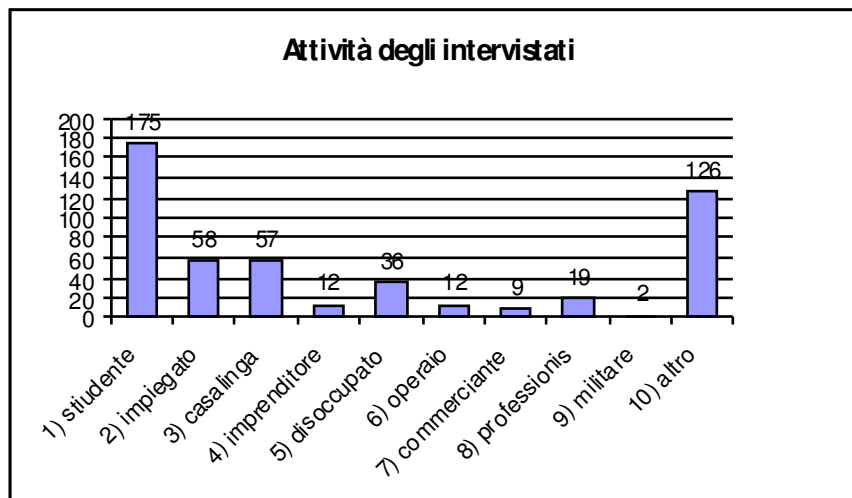


Grafico 3

- 175 studenti;
- 58 impiegati;
- 57 casalinghe;
- 12 imprenditori;
- 36 disoccupati,
- 12 operai;
- 9 commercianti,
- 19 professionisti;
- 2 militari;
- 126 altre professioni

Il grafico 4 invece evidenzia una suddivisione tra residenti delle varie zone della città e non residenti:

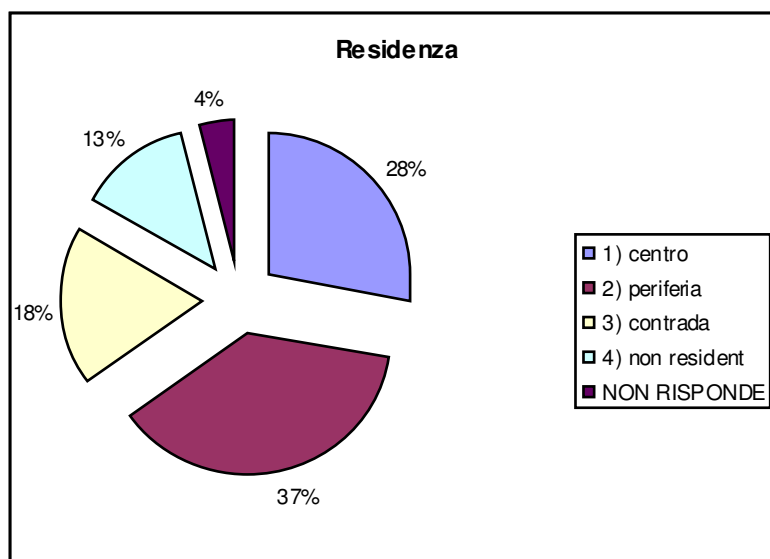


Grafico 4

- 140 al centro;
- 191 in periferia;
- 90 nelle contrade;
- 64 non residenti;
- 21 non rispondono

I grafici a seguire mostrano rispettivamente una ripartizione dei 506 intervistati in quelli che abitualmente usano l'autobus per spostarsi o le scale mobili oppure l'auto privata (grafici 5,6,7).

Dal grafico 5 si evince come il numero di utenti che usano il bus urbano è inversamente proporzionale alla frequenza giornaliera con cui si sfrutta tale servizio: più precisamente si evidenzia un tetto massimo costituito da 133 intervistati che prende l'autobus non più di due volte al giorno ed un minimo caratterizzato da 4 o 5 utenti che lo prendono 10 o più di 10 volte al giorno. **In realtà il dato più significativo è rappresentato dai 122 intervistati (il 24% del totale) che non usano i mezzi pubblici.**

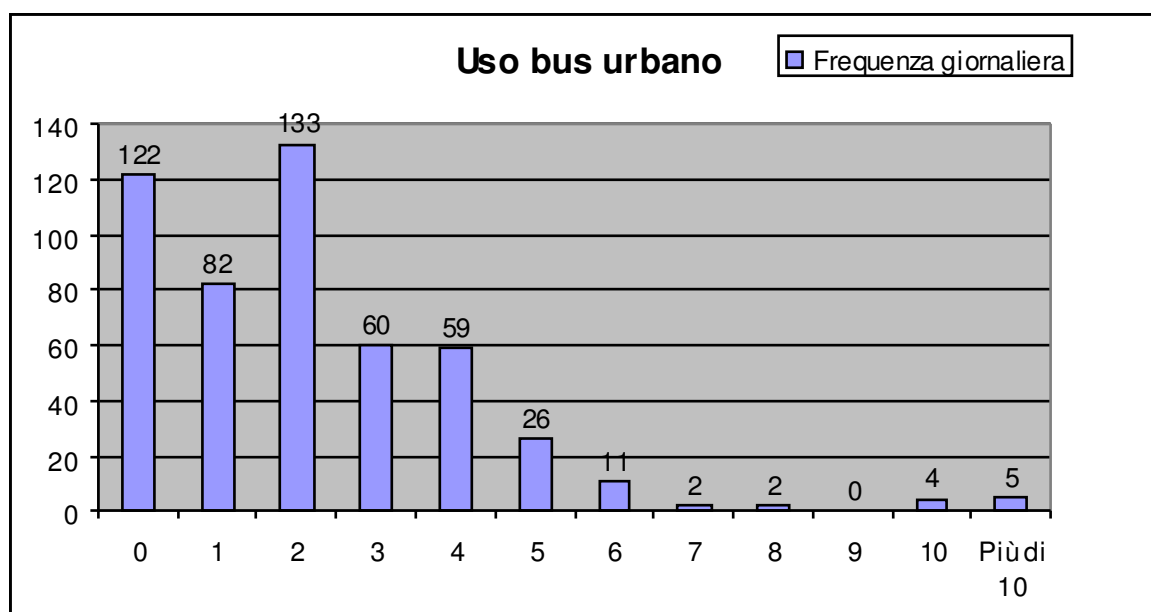


Grafico 5

Il grafico 6 evidenzia l'uso delle scale mobili da parte degli intervistati ed anche questo può essere suddiviso in due parti: da un lato un ingente numero di utenti che sfrutta il servizio delle scale mobili con una frequenza giornaliera bassa dall'altro invece vi è un ridotto numero di utenti che ne usufruiscono più di 10 volte al giorno. Anche in questo grafico risulta più significativo **il dato riferito a 122 intervistati (il 24% del totale) che non utilizzano mai le scale mobili nei loro spostamenti**

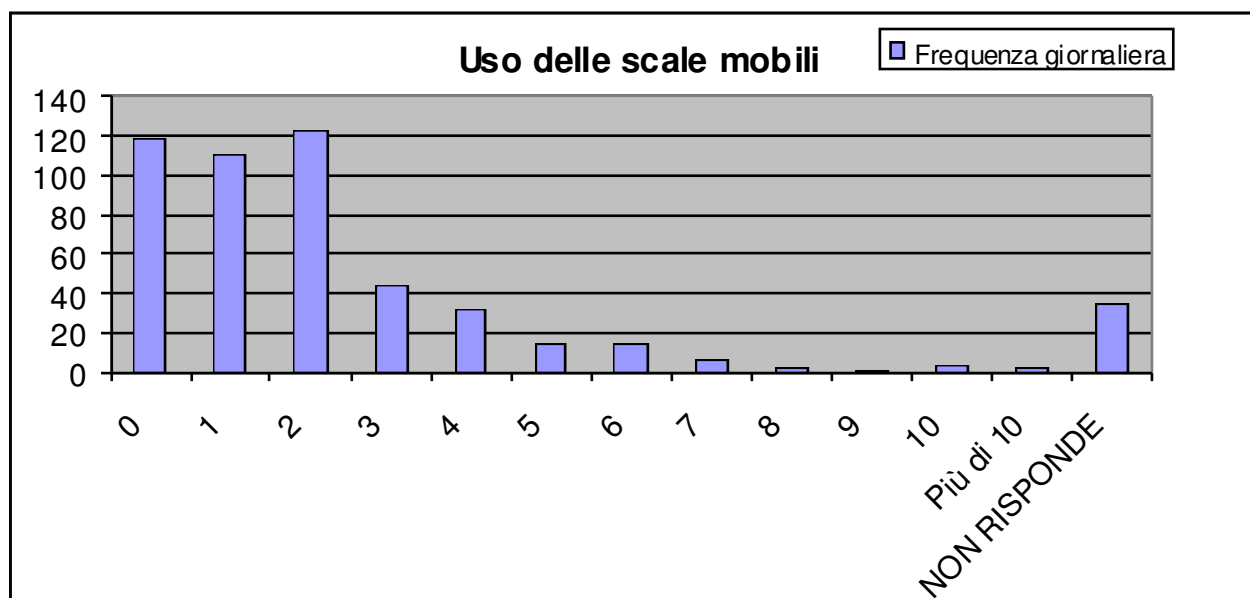


Grafico 6

Infine il grafico 7, molto simile ai precedenti, sottolinea come la stragrande maggioranza di soggetti intervistati (circa il 55%) utilizza l'auto privata per muoversi all'interno della città di Potenza almeno una volta al giorno contro il 35% che dichiara di non utilizzarla con frequenza giornaliera

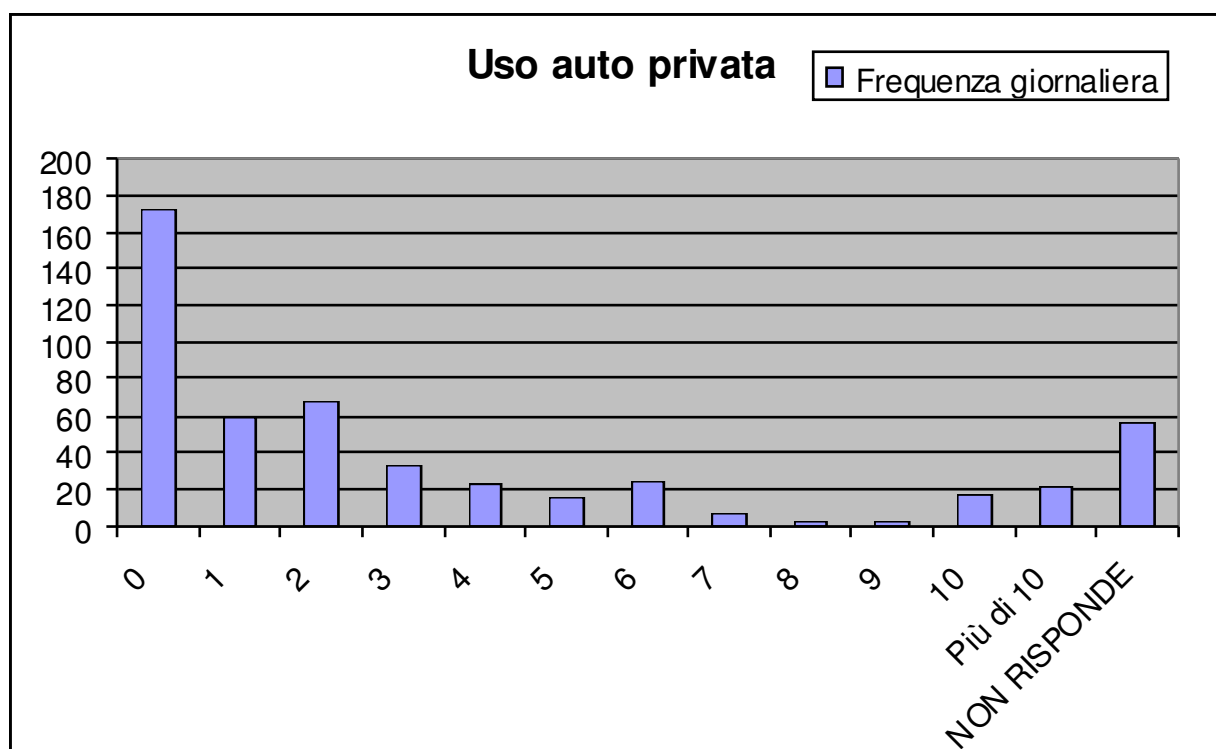


Grafico 7

Per quanto riguarda le fasce orarie di utilizzo dei mezzi di trasporto (grafico 8) è stato stimato che:

- 166 intervistati usano l'autobus nella fascia oraria che copre l'arco di tempo 06.00/11.00;
- 141 intervistati usano l'autobus nella fascia oraria che copre l'arco di tempo 11.00/15.00;
- 111 intervistati usano l'autobus nella fascia oraria che copre l'arco di tempo 15.00/19.00;
- Soltanto 50 dei 506 intervistati usano l'autobus dalle 19.00 in poi.

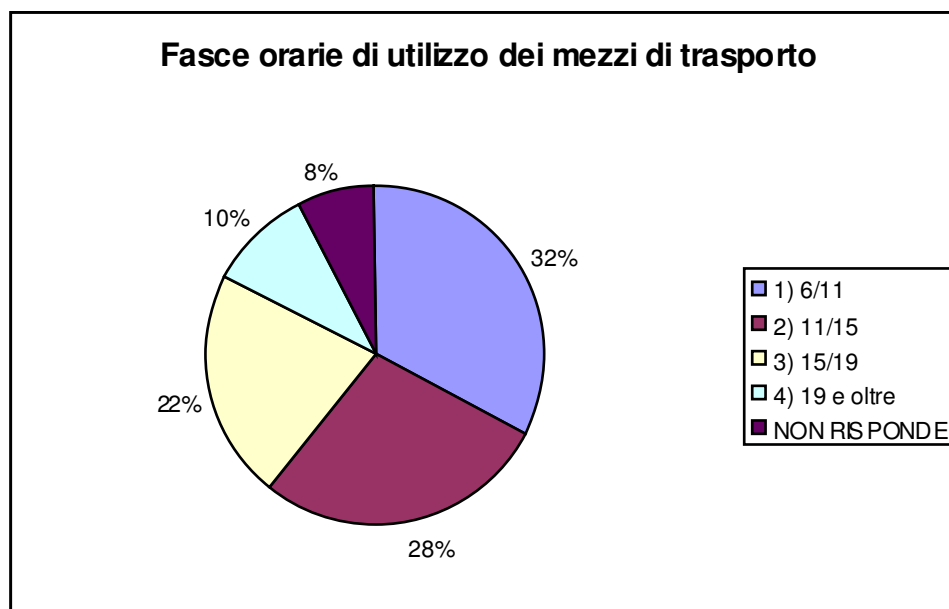


Grafico 8

È stata presa in analisi anche la spesa media sostenuta dagli intervistati per l'uso di autobus e auto privata. Il grafico 9 mostra come la maggior parte dei soggetti intervistati spende in media al mese dai € 10,00 ai € 20,00, mentre solamente una piccolissima parte spende dai € 30,00 ai € 40,00 e più.

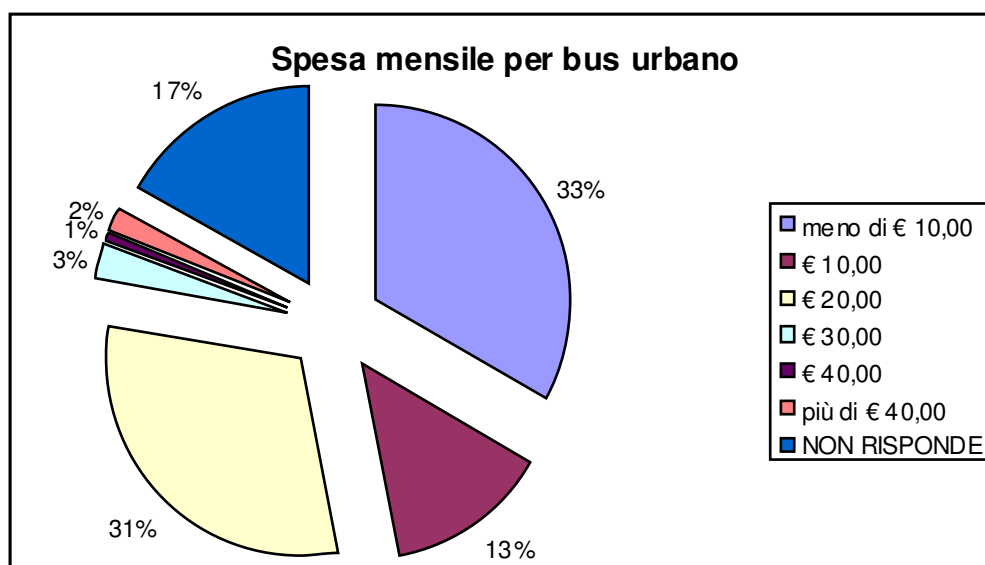


Grafico 9

Il grafico 10 invece mostra come solo l'1% spende meno di € 10,00 nell'usare l'auto privata contro invece più della metà degli intervistati che spende più di € 10,00 e tale dato è così ripartito:

- l'11% spende € 10,00;
- il 6% spende € 20,00;
- Il 7% spende € 30,00;
- l'11% spende € 40,00;
- l'8% spende € 60,00;
- il 14% spende più di € 60,00.

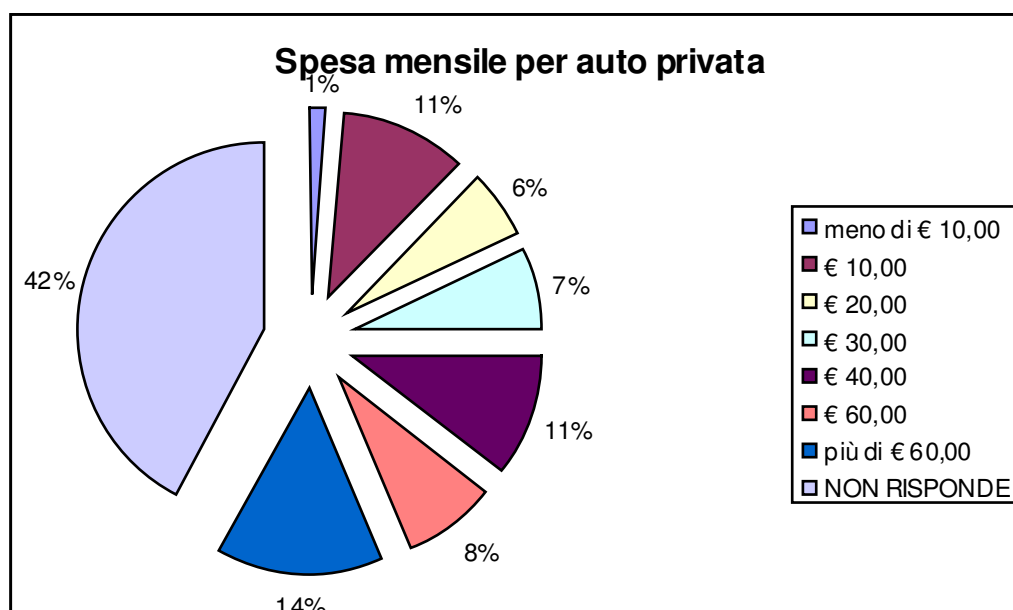


Grafico 10

Dopo questa prima fase di analisi dell'utenza intervistata, i volontari del servizio civile dell'associazione hanno raccolto una serie di informazioni utili tramite la somministrazione di questionari ai cittadini potentini chiedendo loro di esprimere giudizi su vari aspetti del servizio urbano su gomma e sugli altri servizi per la mobilità di Potenza (scale mobili, parcheggi, metropolitana): se i servizi di mobilità urbana sono ben integrati; quanto si spende in un mese per il trasporto urbano. Quanto appena menzionato lo si può visionare rispettivamente nei grafici 11, 12 e 13.

In particolare lo studio del grafico 11 mostra come il **35% degli intervistati esprime un giudizio scadente in merito al bus urbano**, mentre il 41 % lo ritiene sufficiente; la restante parte si divide tra buono (20%) ed ottimo (solo il 2%).

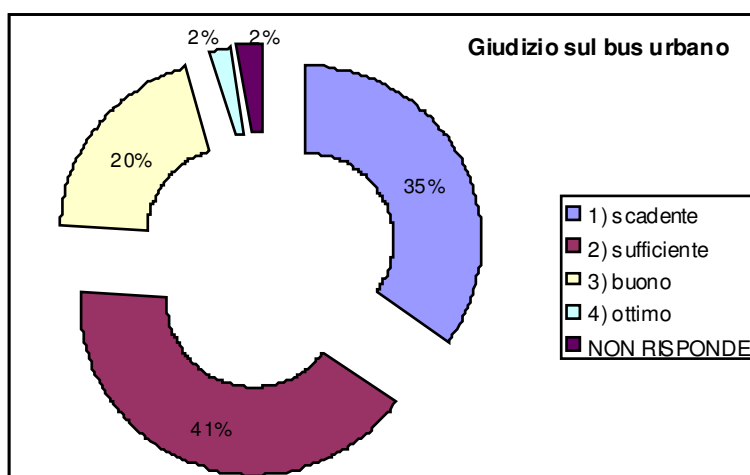


Grafico 11

Nel grafico 12 è chiaramente evidente il giudizio positivo espresso dagli intervistati per quanto riguarda l'uso delle scale mobili e viene così ripartito: per il 21% è sufficiente, per il 46% è buono e per il 22% è ottimo; solo per una minoranza tale sistema di trasporto è reputato scadente.

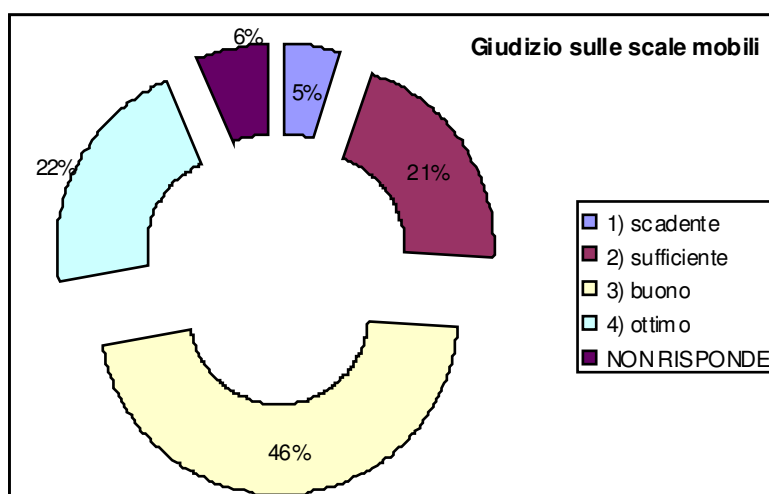


Grafico 12

Infine il grafico 13 che rappresenta l'integrazione del trasporto su gomma e scale mobili si compone di un 32% di soggetti interrogati che manifesta un giudizio scadente, un 37% sufficiente, un 12 % buono e solamente l'1% lo valuta ottimo.

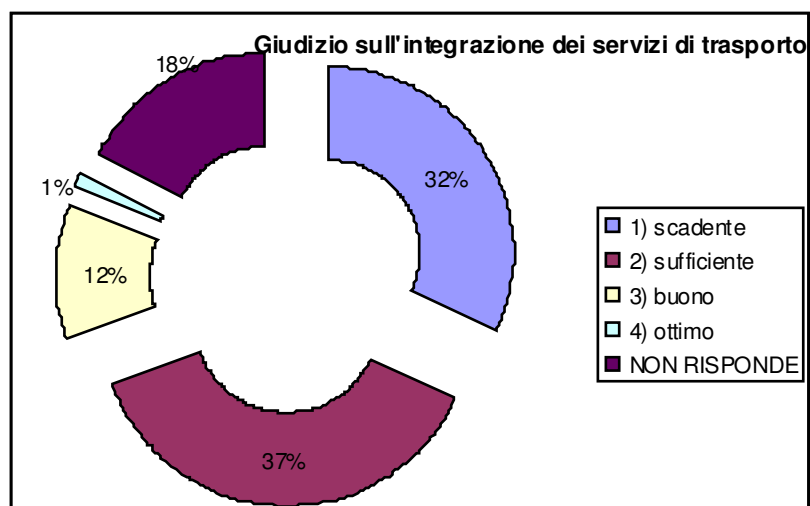


Grafico 13

La seconda fase dell'indagine Adoc si è conclusa chiedendo ai soggetti intervistati un giudizio sulla qualità del servizio relativo a: **puntualità delle corse, pulizie delle vetture, accessibilità per i disabili, cortesia del personale, facilità di reperimento delle informazioni sulle corse**, ecc..

I risultati dell'indagine vengono presentati tipicamente in forma grafica come punteggi medi (in scala da 1 a 10) che gli intervistati assegnano ai vari aspetti del servizio.

Il grafico 14 mostra una **valutazione negativa degli intervistati sulla puntualità delle corse**: si nota infatti un picco di 120 giudizi che si attestano sulla mediocrit , 100 sulla sufficienza, 187 sono fortemente negativi (i voti variano da 0 a 4) e solo 99 superano la sufficienza.

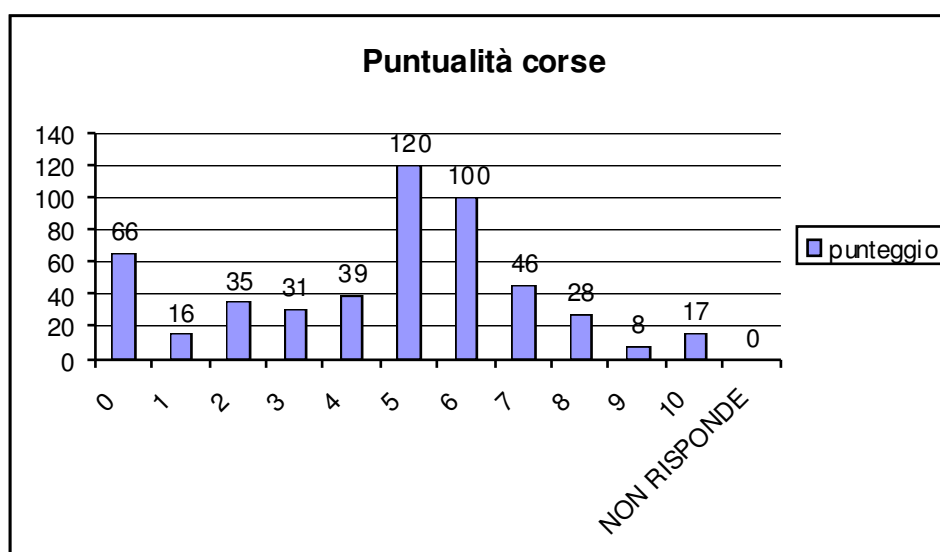


Grafico 14

Discorso analogo vale per il giudizio espresso sulla pulizia delle vetture (grafico 15) dove vi è un **massimo di 128 giudizi mediocri**, 100 sufficienti, 160 fortemente negativi (infatti i voti oscillano tra 0 e 4), solo 89 sono positivi.

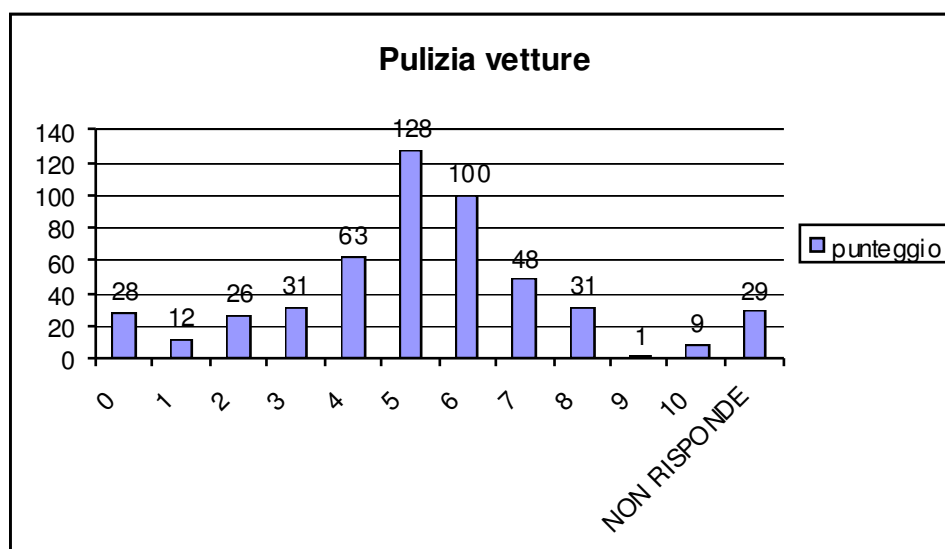


Grafico 15

Il grafico 16 mostra come, rispetto al tema di accessibilità ai mezzi dei disabili, la quasi totalità dei giudizi segue decisamente un trend negativo: infatti solo 25 dei 506 intervistati ritiene che il servizio sia adeguato per chi è portatore di disabilità.

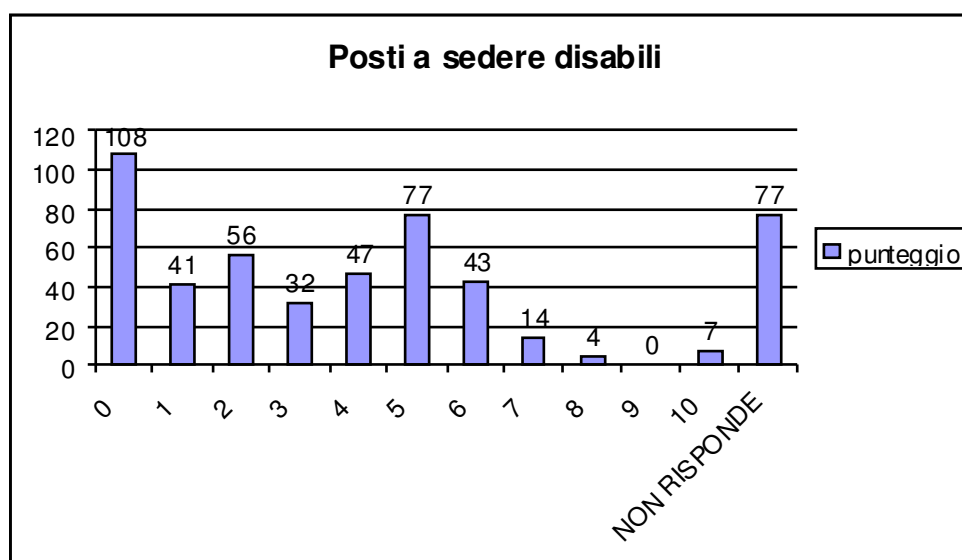


Grafico 16

Il grafico 17 interroga i cittadini sulla cortesia del personale in servizio sugli autobus urbani: si evidenziano due picchi rispettivamente costituiti da 102 giudizi ciascuno che si attestano in termini di voti tra la mediocrità e la sufficienza; 176 valutazioni risultano negative (voti tra 0 e 4) e 104 positive.

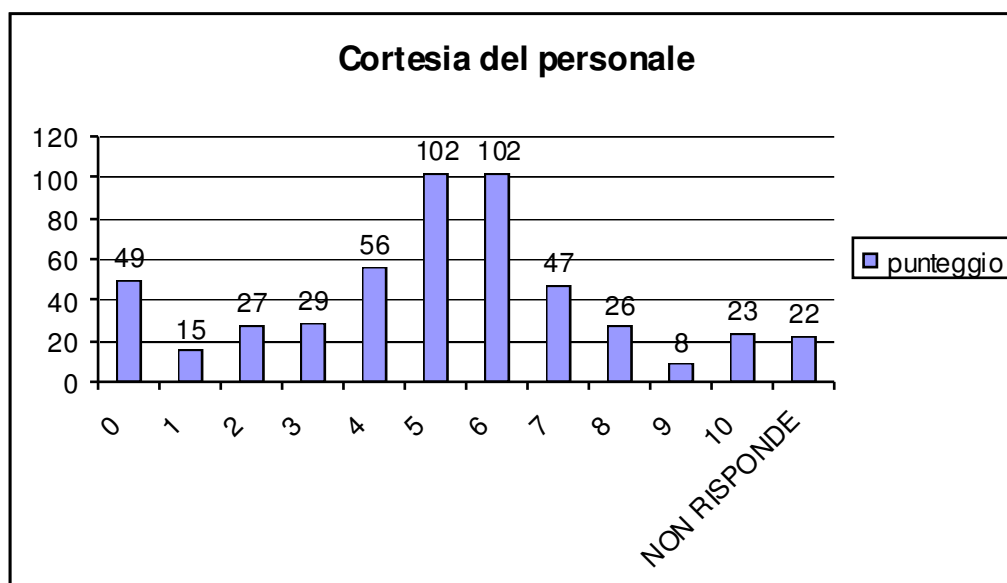


Grafico 17

Anche la **facilità di reperimento delle informazioni**, come esplicitato nel grafico 18, è stato giudicato dalla maggioranza dei soggetti intervistati in **termini negativi** ed anche in questo caso sono evidenti due picchi di 81 ed 82 giudizi che oscillano tra la mediocrità e la sufficienza. Ben 95 intervistati hanno attribuito un valore pari a zero a tale parametro di valutazione.

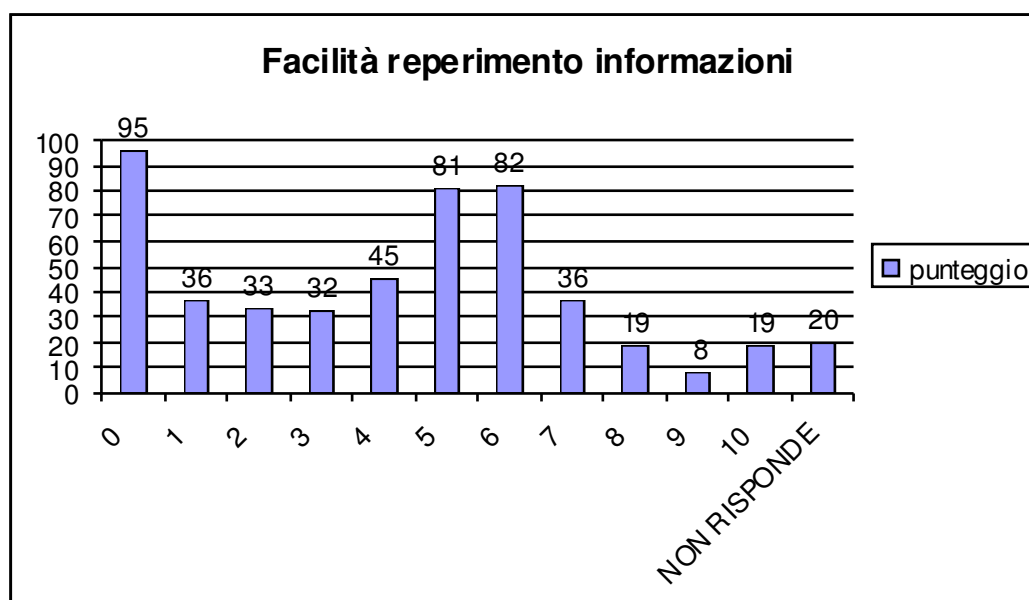


Grafico 18

L'aspetto inerente il **collegamento tra le diverse zone della città** (grafico 19) mostra 170 giudizi positivi dei 506 intervistati con voti che raggiungono ed in certi casi superano la piena sufficienza. **Un elevato numero di intervistati (306 per un valore del 60% del totale) ha espresso un giudizio ampiamente insufficiente.**

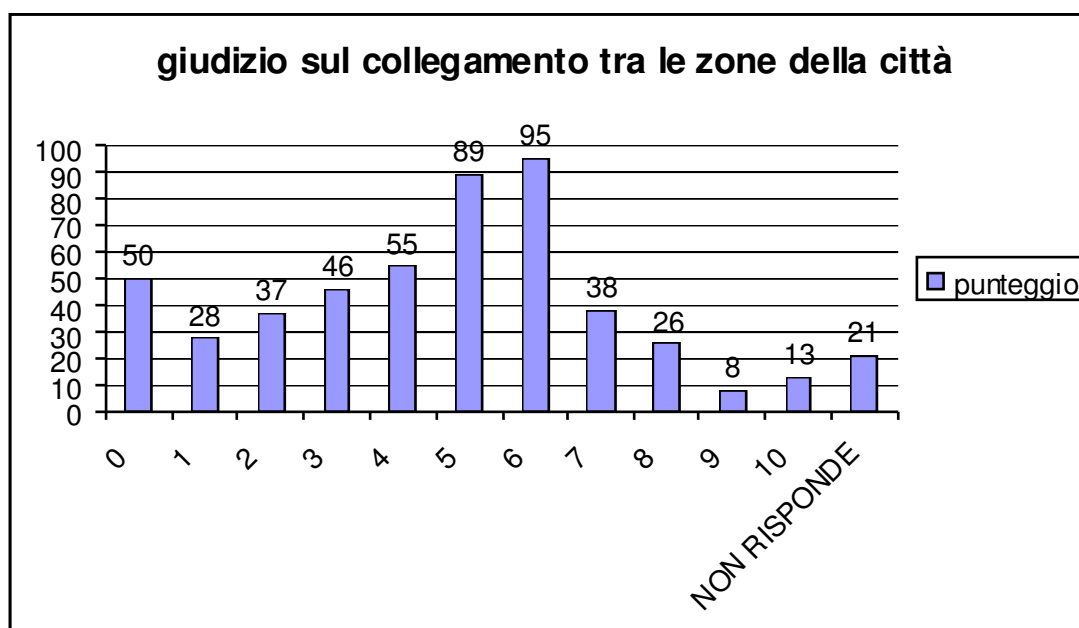


Grafico 19

In ultima analisi, in contrasto con il trend negativo fin'ora esaminato è l'aspetto inerente il rapporto qualità/prezzo (grafico 20) che ha raccolto la maggior parte dei consensi positivi con circa 292 voti che si attestano sulla piena sufficienza.

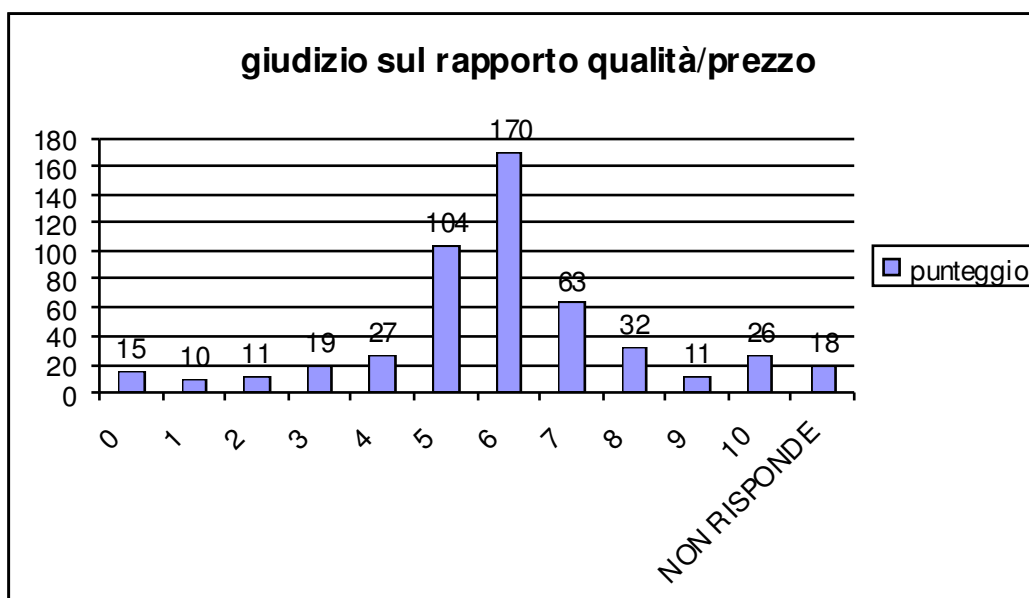


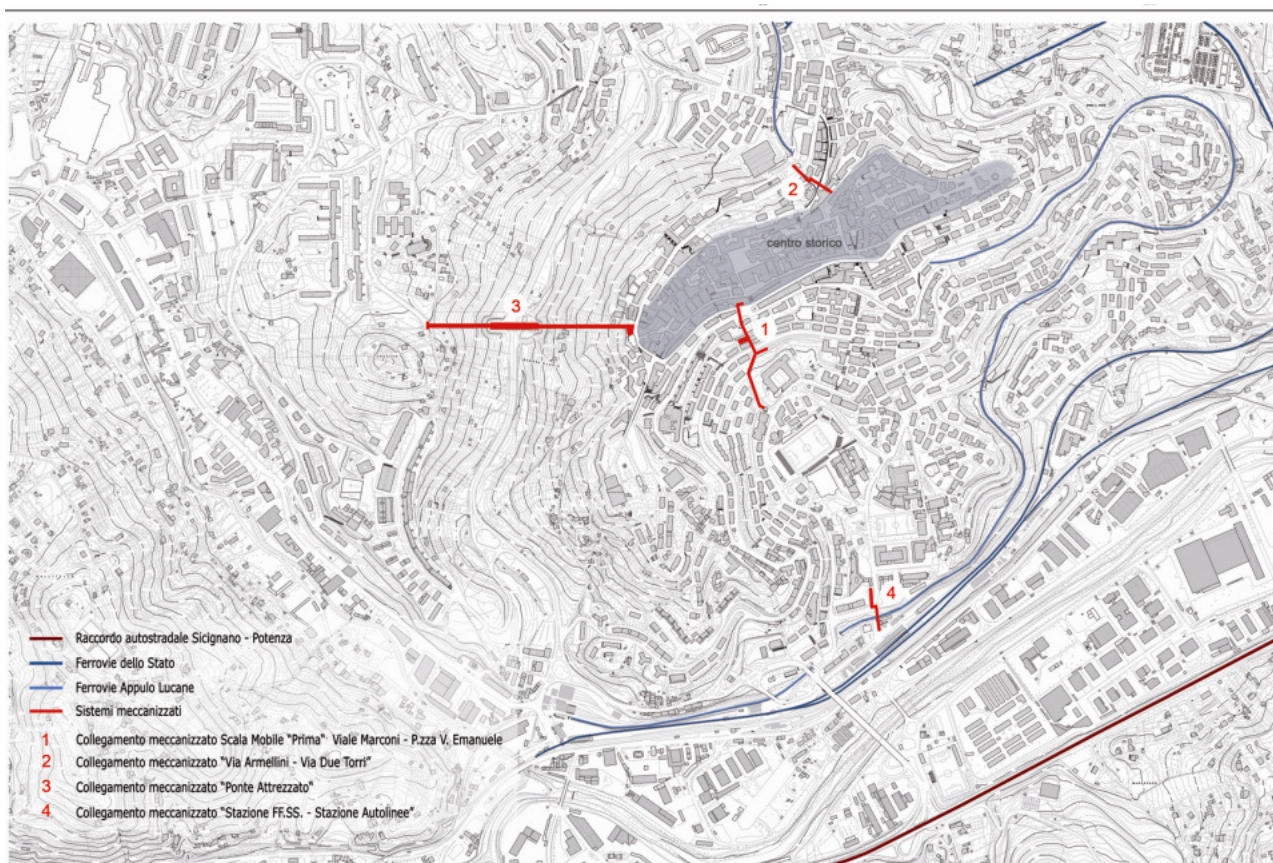
Grafico 20

Il servizio di trasporto integrato: il sistema di scale mobili

L'attuale offerta di TPL della città di Potenza si completa con gli impianti di trasporto meccanizzato (scale mobili ed ascensori), funzionali a collegare il Centro Storico con i diversi versanti cittadini.

La città di Potenza è ormai famosa per il suo sistema di scale mobili. La posizione verticale della città, spesso fattore di impedimento ad un facile e veloce movimento, ha portato il comune, nell'arco di quasi 20 anni, a dotarsi di questo articolato sistema di scale mobili, consentendo ai cittadini di raggiungere il centro storico da diversi punti della città e, viceversa, agli abitanti del centro, o a tutte le persone che lo frequentano di scendere verso i quartieri a valle della città. Le scale mobili sono tre e tra poche settimane diverranno quattro con l'apertura della scala mobile Basento, arrivando a misurare un totale pari a 1,3 km di percorso meccanizzato.

In tal modo, Potenza diventa la città dotata del sistema di scale mobili più lungo d'Europa.



Localizzazione delle scale mobili

Il sistema di scale mobili risulta così composto:

- **Scala Mobile Prima** che, lunga 430 metri, collega Viale Marconi con Via del Popolo attraverso le stazioni intermedie di Viale Dante, Via Vespucci e P.zza Vittorio Emanuele II; il percorso consente di superare un dislivello di 71 metri ed è dotato di 4 ascensori verticali; l'impianto di **ascensori**, perfettamente integrato con le scale mobili, collega P.zza Vittorio

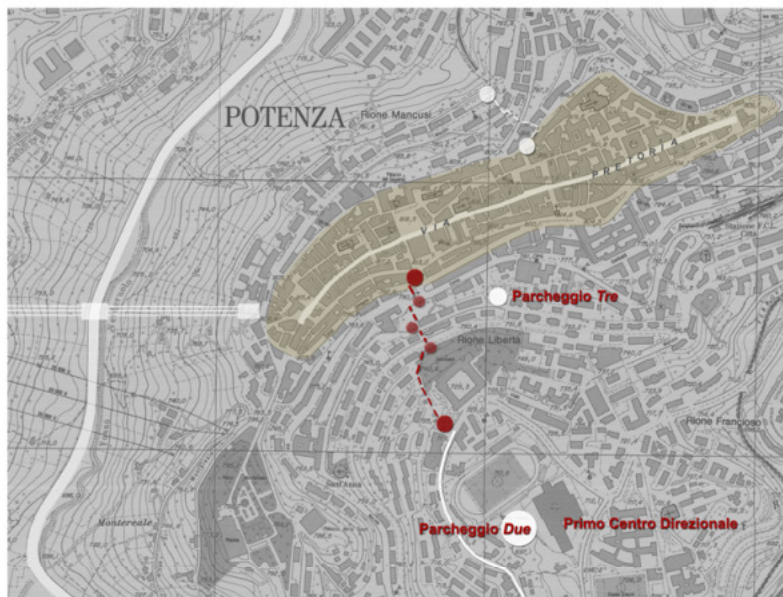
Emanuele II con Via del Popolo, nel centro storico della città. L'impianto ha una capacità di trasporto pari a 4.500 persone/ora.

I dati sui passeggeri, di seguito riportati, sono ripresi dai rendiconti del gestore del servizio e si riferiscono alla scala mobile "Prima" ed agli anni in cui l'impianto era a pagamento:

- 768.527 (2008)
- 752.803 (2007)
- 770.221 (2006)

Nell'anno 2009/2010, quando l'impianto è diventato gratuito, ha registrato **3.000 passaggi medi al giorno**, a conferma della bontà della scelta dell'Amministrazione di mantenere la gratuità del servizio. Gli ascensori di Piazza Vittorio Emanuele II registrano 8.000 passaggi medi al giorno.

- **Scala Mobile "Via Armellini"** lunga 147,3 metri, il cui percorso consente di superare un dislivello complessivo di circa 50 metri con due moduli di scale mobili e 2 ascensori verticali. I primi superano un dislivello di circa 22 metri ed i secondi un dislivello di circa 30 metri. La stazione di partenza si attesta su Via Armellini, in adiacenza del parcheggio pubblico multipiano (*Parcheggio UNO*), e l'arrivo invece sbarca in Via Due Torri, cuore del centro storico; la capacità di trasporto è di 4.500 persone/ora e nell'anno 2009/2010 ha registrato **2.000 passaggi medi al giorno**.
- **Scala Mobile "Santa Lucia"**, di più recente apertura, collega Porta Salza con Via Tammone, con una stazione intermedia su Viale dell'Unicef; ha un dislivello totale di 130 metri (80+50), una lunghezza di 600 metri, 26 rampe (13 coppie), due ascensori inclinati per diversamente abili e quattro verticali e può trasportare fino a 9.000 persone/ora; nell'anno 2009/2010 ha registrato **3.000 passaggi medi al giorno**.
- **Scala Mobile Basento** di prossima apertura collegherà con i suoi 132 metri la stazione di Potenza Centro con il *Mobility Centre*, primo Centro Direzionale della città. Il suo percorso consente di superare un dislivello di 16,7 metri; ha una capacità di trasporto complessiva di 4.500 persone/ora e nell'anno 2009/2010 ha registrato 2.000 passaggi medi al giorno.



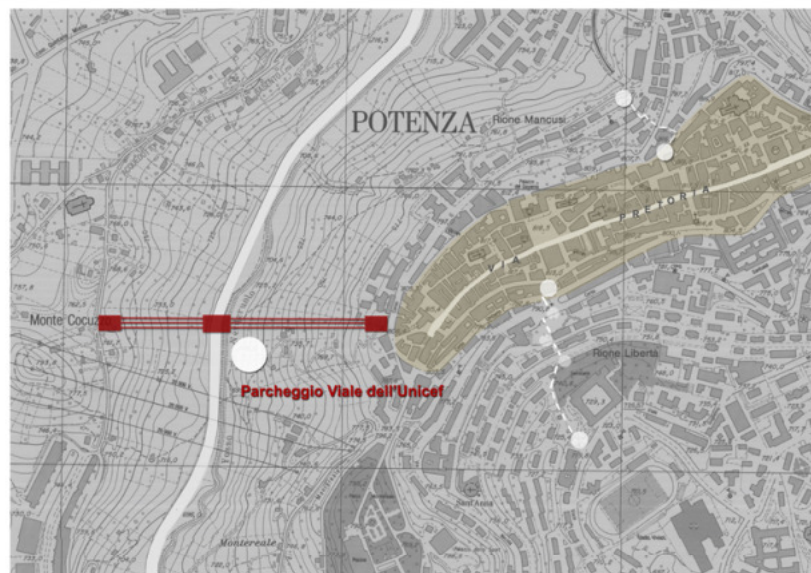
SCALA MOBILE "PRIMA" Collegamento Viale Marconi - Piazza V. Emanuele II

Accesso agli ascensori per Via del Popolo





SCALA MOBILE "SECONDA" Collegamento Via Armellini - Via Due Torri
 Prossima al Parcheggio Uno ed alla Fermata della Metro-FAL Rione Mancusi

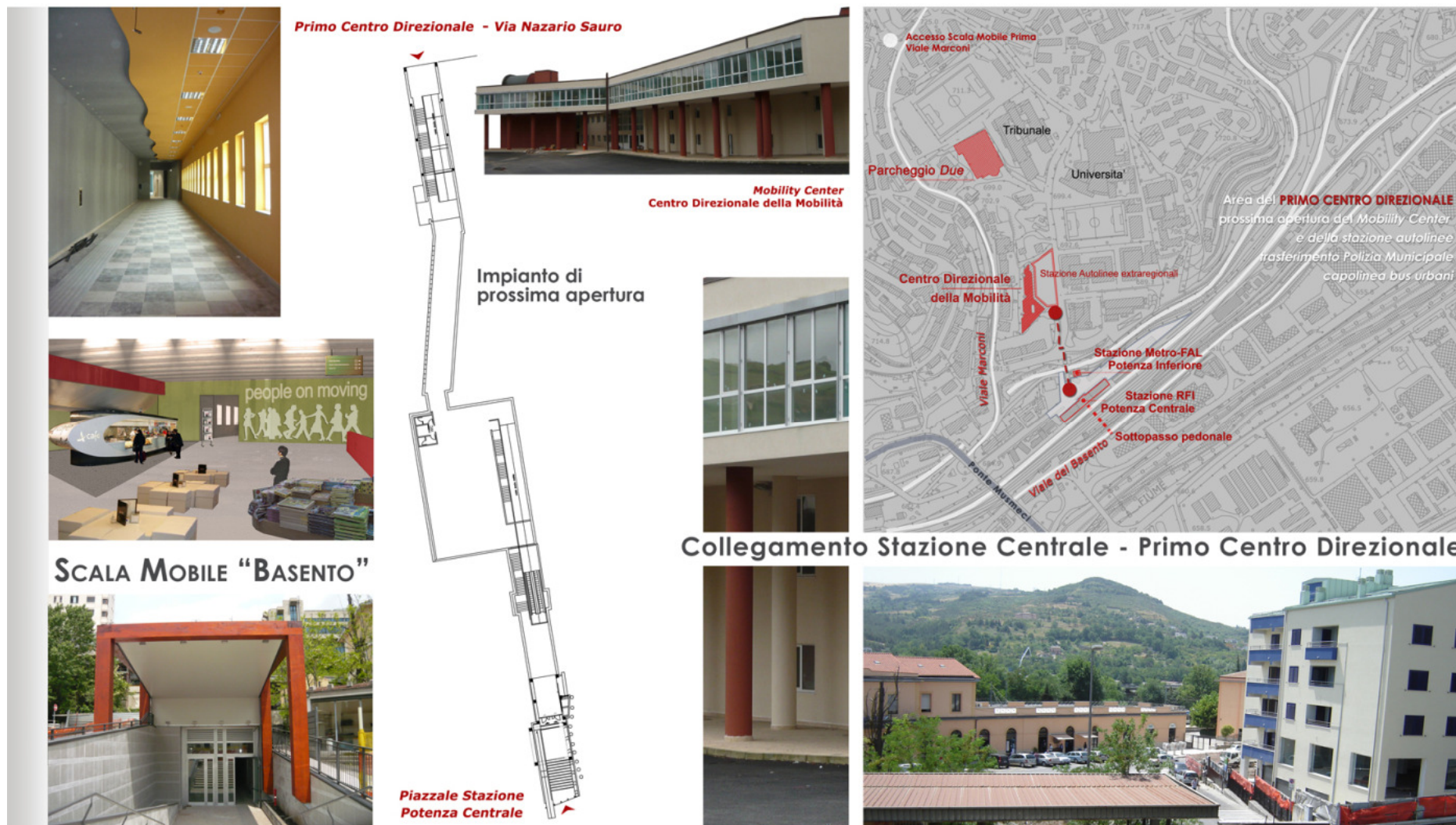


Servizi navetta con bus da Via Tammone verso: Centro Studi, Uffici Regionali, area del Gallitello, Viale dell'Unicef, Piazza Don Bosco, Piazza Bologna



SCALA MOBILE "SANTA LUCIA" Collegamento Via Tammone - Centro Storico





SCALA MOBILE N° 1 - Viale Marconi - P.za V. Emanuele (anno 1994)	
Trasporto n° persone/ora	4500
Dislivello	71 mt
Lunghezza	430 mt
rampe	18 (8 coppie e 2 rampe singole)
Ascensori	N. 4 ascensori Piazza V. Emanuele II

SCALA MOBILE N° 2 - Via Armellini - Via Due Torri (dicembre 2008)	
Trasporto n° persone/ora	4.500
Dislivello	33,45 mt
Lunghezza	147,33
rampe	4 (2 coppie di rampe)
Ascensori	N. 2 ascensori

SCALA MOBILE N° 3 - Santa Lucia	
Trasporto n° persone/ora	9.000
Dislivello	80 + 50 mt
Lunghezza	600 mt
rampe	26 (13 coppie di rampe)
Ascensori	N. 4 ascensori Posta Salza N. 2 ascensori inclinati

SCALA MOBILE N° 4 - Stazione Centrale - Centro Direzionale Mobilità	
Trasporto n° persone/ora	4.500
Dislivello	16,7 mt
Lunghezza	132 mt
rampe	6 (3 coppie di rampe)

Dati sintetici scale mobili Potenza –(fonte: schede tecniche impianti meccanizzati – Com une di Potenza)

Le scale mobili rappresentano lo strumento per attivare la chiusura del centro storico e, scambiando opportunamente con le linee su gomma, ad offrire un servizio integrato di trasporto; in particolare la scala mobile 'Santa Lucia' è simbolicamente e fisicamente la cucitura tra parte nuova e vecchia della città, fra centro e periferia. Su Viale dell'Unicef si sta lavorando per la realizzazione di un parcheggio a servizio della nuova scala che consentirà a quanti arriveranno in città dall'hinterland e dalla regione di usufruire del servizio evitando di attraversare la città con mezzi privati o autobus extraurbani. Ad oggi, due nuove navette consentono la migliore fruizione dell'impianto ai potentini in attesa dell'avvio del nuovo Programma di esercizio qui proposto che, incentra gran parte dei tragitti sull'asse di Viale dell'Unicef.

Il servizio ferroviario metropolitano

Il sistema di metropolitana leggera su rete FAL (con le sue 7 fermate) offre, potenzialmente, un'ulteriore scelta tra i modi di trasporto pubblico di Potenza, congiungendo il versante sud cittadino (con le centralità urbane della stazione Potenza Inferiore e del Primo Centro Direzionale e *Mobility Centre*) con l'area nord (con i poli attrattori dell'Azienda Ospedaliera e del Campus universitario).

La linea su ferro attraversa e tocca diversi quartieri residenziali, molti dei quali densamente popolati, ed è per questo che essa può davvero rappresentare una svolta per Potenza non solo per i suoi scambi e rapporti con l'area metropolitana ma anche a livello urbano come infrastruttura al servizio della città.

La città di Potenza ha, infatti, attribuito alla linea FAL, in via ancora sperimentale e con un servizio da definire e consolidare, la funzione di **metropolitana di superficie**, arricchendo la sua funzione originaria che era quella di collegare il capoluogo di Regione con Matera e Bari e con i comuni dell'hinterland; a ciò si affianca un ruolo di collegamento veloce tra aree e quartieri della città stessa e tra questi e le nuove zone di espansione e di offerta di servizi a scala sovra comunale.

L'obiettivo finale è quello di introdurre una nuova modalità di trasporto pubblico collettivo (a completare l'offerta intermodale di Potenza) e favorire un processo di riqualificazione urbana che pensi agli spazi serviti dal trasporto pubblico come aree su cui promuovere funzioni commerciali, comunicative, culturali, ripensando e ridisegnando gli ambiti più prossimi alle stazioni in termini di qualità, vivibilità e sicurezza.

Il progetto “**Servizio Ferroviario Metropolitano dell'Hinterland Potentino**”, redatto a seguito di un Protocollo di Intesa sottoscritto tra Comune e FAL, si compone di una serie di interventi atti a **completare, arricchire e definire il servizio di metropolitana**:

- rendere il tracciato FAL il più possibile indipendente da quello di RFI (in termini di tracciato e/o di orari) in modo da garantire frequenze più ravvicinate consone ad un servizio di metropolitana urbana;
- realizzare importanti nodi di interscambio alle estremità nord (polo ospedaliero) e sud (area FAL a Gallitello) del tracciato per integrare la tratta FAL con i sistemi di trasporto extra-urbano ed extraregionale.
- realizzazione di **nuove fermate intermedie**:
 - riattivazione delle due fermate esistenti di “Pz Rione Francioso” e “Pz G. Leopardi” ubicate lungo il tratto tra Pz Inferiore e Pz San Rocco;
 - realizzazione di una fermata nuova vicino al Parco Baden Powell;
- **interventi di minimizzazione dell'impatto della linea metropolitana FAL** sulla rete viaria, con la realizzazione di sopra/sottopassi che, ove possibile, eliminino l'effetto barriera in aree ad elevata densità abitativa (Rione Mancusi) della rete ferroviaria urbana.



L'attuale servizio metropolitano su tratta FAL

Allo stato attuale del servizio, questo può essere inteso come aggiuntivo rispetto al trasporto su gomma ed alle scale mobili. Solo quando saranno completati gli interventi sopra elencati sarà possibile integrare pienamente i diversi modi di trasporto pubblico urbano in città ed avviare iniziative volte all'integrazione tariffaria tra trasporto su gomma e servizio ferroviario metropolitano, in vista dell'attuazione dell'ambizioso progetto di "Servizio Ferroviario metropolitano Hinterland Potentino".

I CRITERI DEL NUOVO PROGRAMMA DI ESERCIZIO

Obiettivo prioritario della riorganizzazione (in vista dell'affidamento) del servizio di trasporto pubblico urbano integrato nella città di Potenza è quello dell'**incremento dell'utenza** che lo utilizza; questo serve, tra l'altro, a giustificare il consistente investimento economico pubblico oltre che ad offrire alla città capoluogo un servizio dignitoso ed efficiente.

Come visto, ad oggi, a fronte di un consistente impegno economico, alcuni indicatori, riferiti soprattutto al servizio di autobus, continuano a collocare la città in fondo alle classifiche nazionali.

Il rilevante sforzo compiuto negli ultimi anni sul completamento del sistema della mobilità descritto può oggi consentire una inversione del trend, con l'ambizione credibile di arrivare ad un aumento progressivo dei passeggeri trasportati in un anno e ad ottimizzare il rapporto tra costi e ricavi.

Per **incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico** è necessario offrire un servizio che sia efficiente e che garantisca, il più possibile, certezza degli orari e frequenze elevate; il Programma di Esercizio, nel ridefinire le linee del trasporto su gomma (linee urbane, supplementari e rurali), deve essere il risultato di un equilibrio tra investimento pubblico sostenibile per l'Amministrazione Comunale e qualità del servizio da offrire.

Il Programma di esercizio approvato a luglio 2008 e mai entrato in funzione, pur essendo piuttosto recente, necessita di essere aggiornato alla luce di significativi cambiamenti intervenuti in città: l'entrata in funzione della scala mobile Santa Lucia all'epoca ancora incompiuta sulla quale persistevano incertezze nell'entrata in funzione.

Il nuovo disegno del Trasporto Pubblico Urbano si incentra, in estrema sintesi, sul tema dell'**integrazione** con due principali finalità: integrazione fra trasporto su gomma e scale mobili e fra trasporto urbano ed extraurbano.

I criteri che, con gli obiettivi e l'ottica evidenziati, sono alla base del nuovo disegno delle linee sono i seguenti:

1. **far scambiare gli autobus il più possibile con il sistema di scale mobili, tenendo conto dell'avvio di ulteriori sistemi meccanizzati (la scala mobile di Via Armellini, entrata in esercizio a dicembre 2008; la scala mobile "Santa Lucia", inaugurata a gennaio scorso e la Scala Mobile "Basento" di prossima apertura) che hanno interessato ed interesseranno a breve la città.**

Nel vigente programma di esercizio, quasi tutte le linee urbane (ben 7 su 11) e tutte e 5 le linee suburbane passano da P.zza Vittorio Emanuele II, solo una da Viale dell'Unicef (ad intercettare la Scala Mobile Santa Lucia) e solo una intercetta la scala mobile Via Armellini per salire al centro storico.

In sostanza, **ad oggi, il servizio su gomma non risulta integrato con le scale mobili**, nate con la finalità di collegare i versanti cittadini con il centro storico; la scala mobile Prima viene raggiunta a P.zza Vittorio Emanuele II, piuttosto che a Viale Marconi.

Oggi il sistema di scale mobili è ormai completato: la Scala mobile *Santa Lucia* è stata inaugurata e registra una utenza elevata; quella *Basento* alla Stazione Centrale è di prossima apertura.

I tracciati delle nuove linee sono tutti disegnati in modo da garantire una piena integrazione con le scale mobili e gli ascensori: 4 linee intercettano la scala mobile Prima a Viale Marconi, una la intercetta a Viale Dante e 2 a Piazza Vittorio Emanuele II (le uniche che passano dalla piazza); 6 linee percorrono Viale dell'Unicef scambiando con la scala Santa Lucia nelle due

direzioni del centro storico e di rione Cocuzzo, una linea serve il terminale a Via Tammone ed un'altra quello a Via Mazzini.

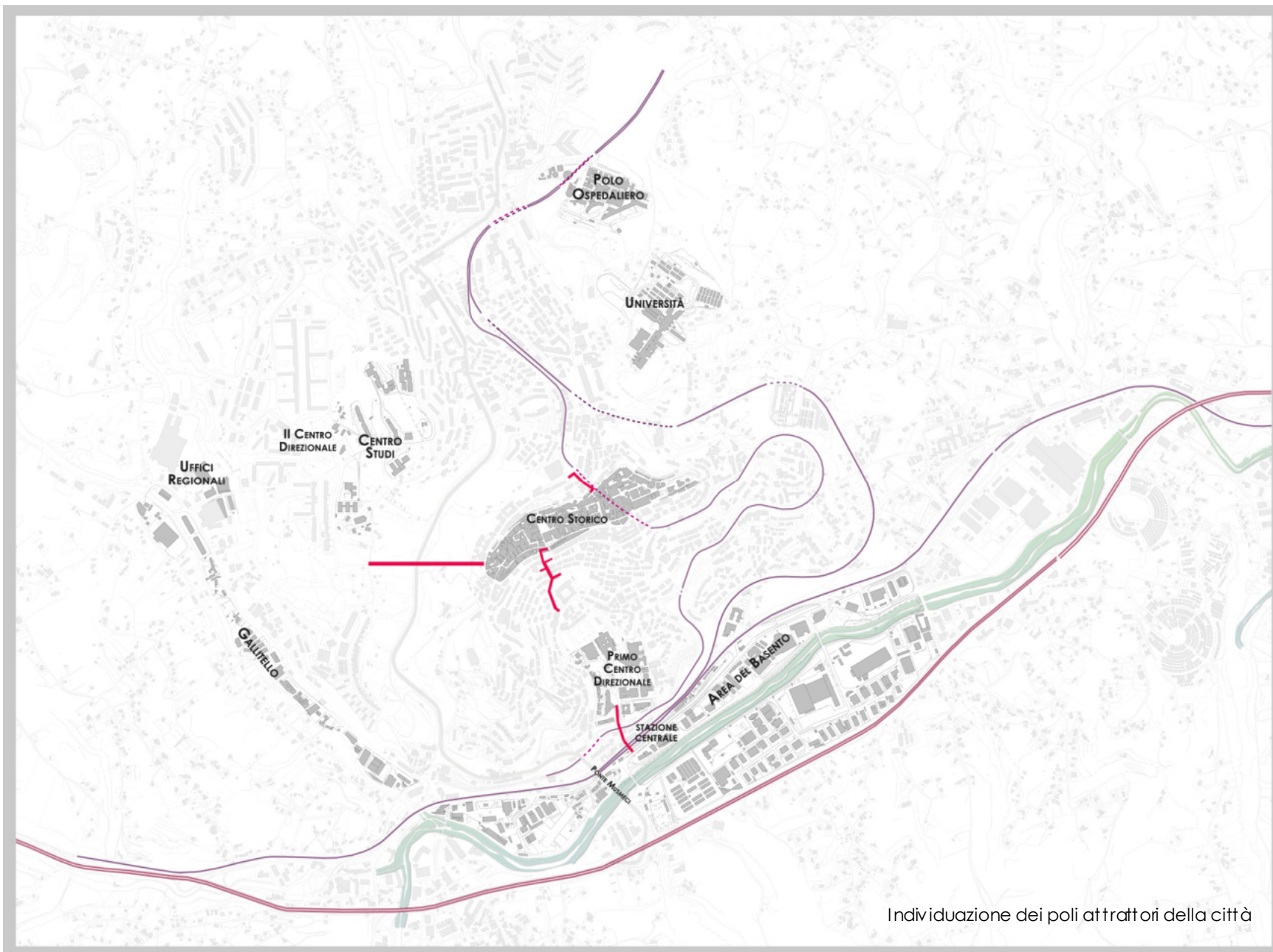
Il centro storico, anche in vista dell'imminente avvio della Zona a Traffico Limitato, e le zone immediatamente a margine dello stesso che possono essere servite dalle scale mobili, risultano sgravate dai numerosi e quasi inutili passaggi di un gran numero di corse di autobus urbani e l'investimento economico consistente che l'Amministrazione ha affrontato per la realizzazione degli impianti meccanizzati risulta pienamente giustificato e messo a valore. Si è comunque garantito, con due linee, la possibilità di raggiungere Via Pretoria (da Via Mazzini-Porta Salza e da Piazza Matteotti).

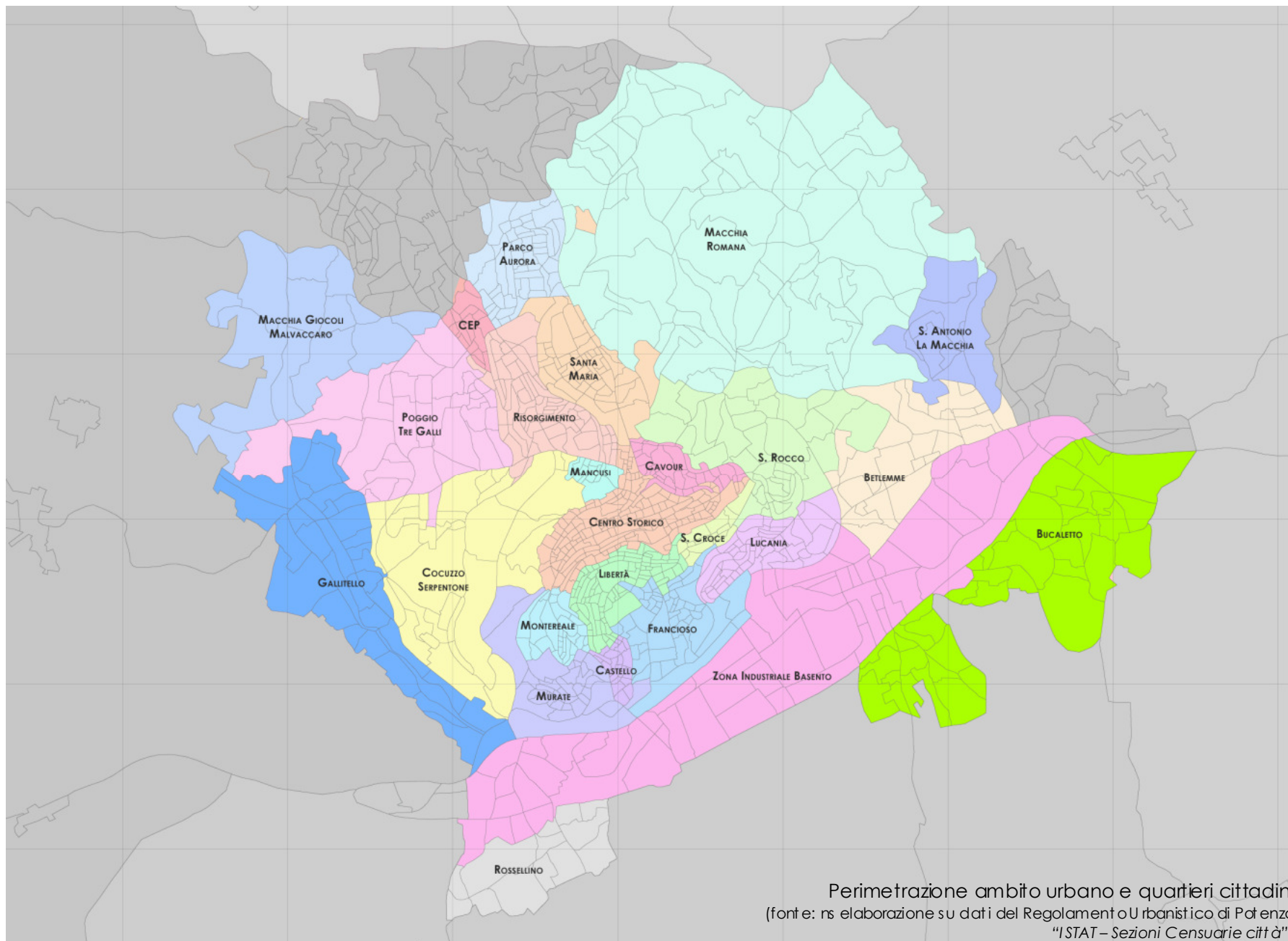
2. **tenere in considerazione le trasformazioni urbane (nascita e densificazione di quartieri cittadini) e la creazione di nuovi poli di servizi, garantendo** dai diversi rioni della città di **raggiungere**, con gli autobus, **i principali servizi pubblici e privati**. Sono stati individuati quali poli attrattori della città capoluogo (si veda tavola seguente), generatori dei principali flussi di persone: il centro storico, il polo ospedaliero, le sedi universitarie, l'area di Via del Gallitello, gli uffici regionali, il Primo centro Direzionale con la stazione Centrale, il Secondo Centro Direzionale ed il polo di istituti scolastici superiori di Rione Cocuzzo. Sono stati presi in considerazione ambiti urbani, ad oggi poco serviti, che ormai hanno consolidato un ruolo di luoghi di concentrazione di attività commerciali e terziarie di richiamo per molti cittadini (le aree commerciali e per uffici di Via del Gallitello e di Viale del Basento).

I quartieri sono stati classificati a partire dal dato della residenzialità e, per ognuno, sono state valutate tutte le opportunità modali di trasporto che i residenti hanno per raggiungere le destinazioni più importanti (i poli sopra declinati).

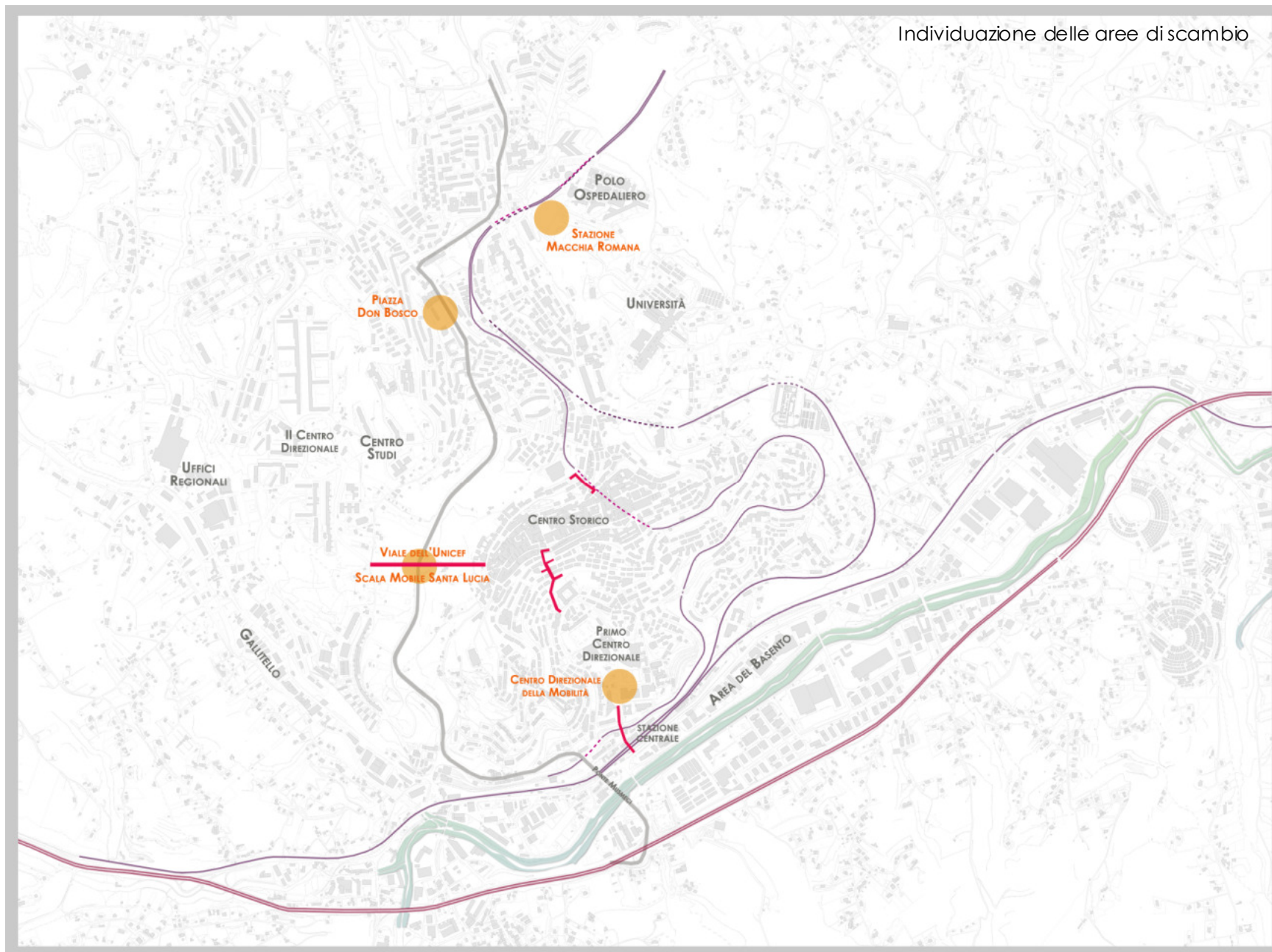
La densità abitativa dei rioni è dunque un elemento di riferimento del nuovo programma di esercizio. La tabella che segue riporta, in ordine decrescente, i quartieri più popolosi della città con il relativo numero di abitanti (fonte: ns rielaborazione su dati del Comune di Potenza - *"Regolamento dei comitati di quartiere – Denominazione e territorio dei quartieri" anno 2008*):

Centro Storico	7487
Poggio Tre Galli e Zona G	5777
Risorgimento	5550
Libertà	5093
Cocuzzo e Gallitello	4899
Macchia Romana	4568
Parco Aurora e CEP	3235
Bucalotto	2724
Rione Lucania	2302
Macchia Giocoli e Malvaccaro	2137
S. Maria	1904
Montereale	1603
Francioso	1504
Santa Croce	1213
Betlemme	1030
Murate	820
San Rocco	654
Rossellino	388
Zona Industriale	385
S. Antonio La Macchia	299
Cavour	213





3. individuare il **perimetro dell'area cittadina** entro cui offrire un servizio di trasporto su gomma urbano che scambiasse razionalmente con le linee rurali a servizio delle contrade, evitando inutili e costose sovrapposizioni. Ciò ha consentito di **differenziare il corrispettivo chilometrico**, da riconoscere al futuro gestore (si veda paragrafo *"I costi del progetto"*), tra linee urbane e rurali, con evidenti economie;
4. **individuare delle aree di scambio**, dislocate in diversi settori della città in cui far confluire i tragitti di più linee, scegliendo aree attrezzate per la sosta dei viaggiatori, aree raggiunte dalle scale mobili, luoghi in prossimità di parcheggi pubblici, di terminal intermodali o di stazioni ferroviarie e della metropolitana su tratta FAL; questo per garantire i collegamenti anche qualora alcune corse non potessero direttamente collegare i rioni con la destinazione ipotizzata, senza allungare i tempi di percorrenza e cercando di pensare gli orari in maniera da rispettare le coincidenze e gli scambi. Le aree di scambio identificate sono:
 - il piazzale del Centro Direzionale della Mobilità, che serve, tramite la scala mobile Basento, la Stazione Potenza Centrale e che si riconnette a Viale del Basento con il sottopasso ferroviario;
 - Piazza Don Bosco a Rione Risorgimento;
 - il terminal, per auto e bus, su Viale dell'Unicef in corrispondenza della scala mobile Santa Lucia;
 - la stazione ferroviaria "Macchia Romana" in prossimità del parcheggio del polo ospedaliero, area di fermata e sosta per autobus extraurbani.



5. **privilegiare**, per i tragitti in area urbana, le **direttrici viarie** che presentano una maggiore velocità commerciale e minori flussi di traffico per offrire certezza maggiore sul rispetto degli orari, anche prevedendo, dove possibile, la creazione di **corsie preferenziali**. Le soluzioni prospettate per le linee di trasporto su gomma convogliano la maggior parte dei flussi lungo l'asse longitudinale di attraversamento nord-sud che si incentra su **Viale dell'Unicef**, nelle due direzioni di marcia che, grazie allo scambio con la scala mobile *Santa Lucia*, sui due versanti, interessa un numero di abitanti significativo (4082 del Centro Storico a cui si sommano i 1.472 di Via Mazzini, da un lato, ed i 3.800 circa del Cocuzzo cui si sommano i circa 5.000 di Poggio Tre Galli). Con il nuovo programma le linee che percorreranno viale dell'Unicef sono 6 su un totale di 10 linee urbane. La scelta di viale dell'Unicef, prioritariamente legata alla presenza della scala mobile, è stata dettata anche dalla migliore percorribilità dell'arteria urbana rispetto ad altre ed alla possibilità di istituire **corsie preferenziali** per gli autobus.

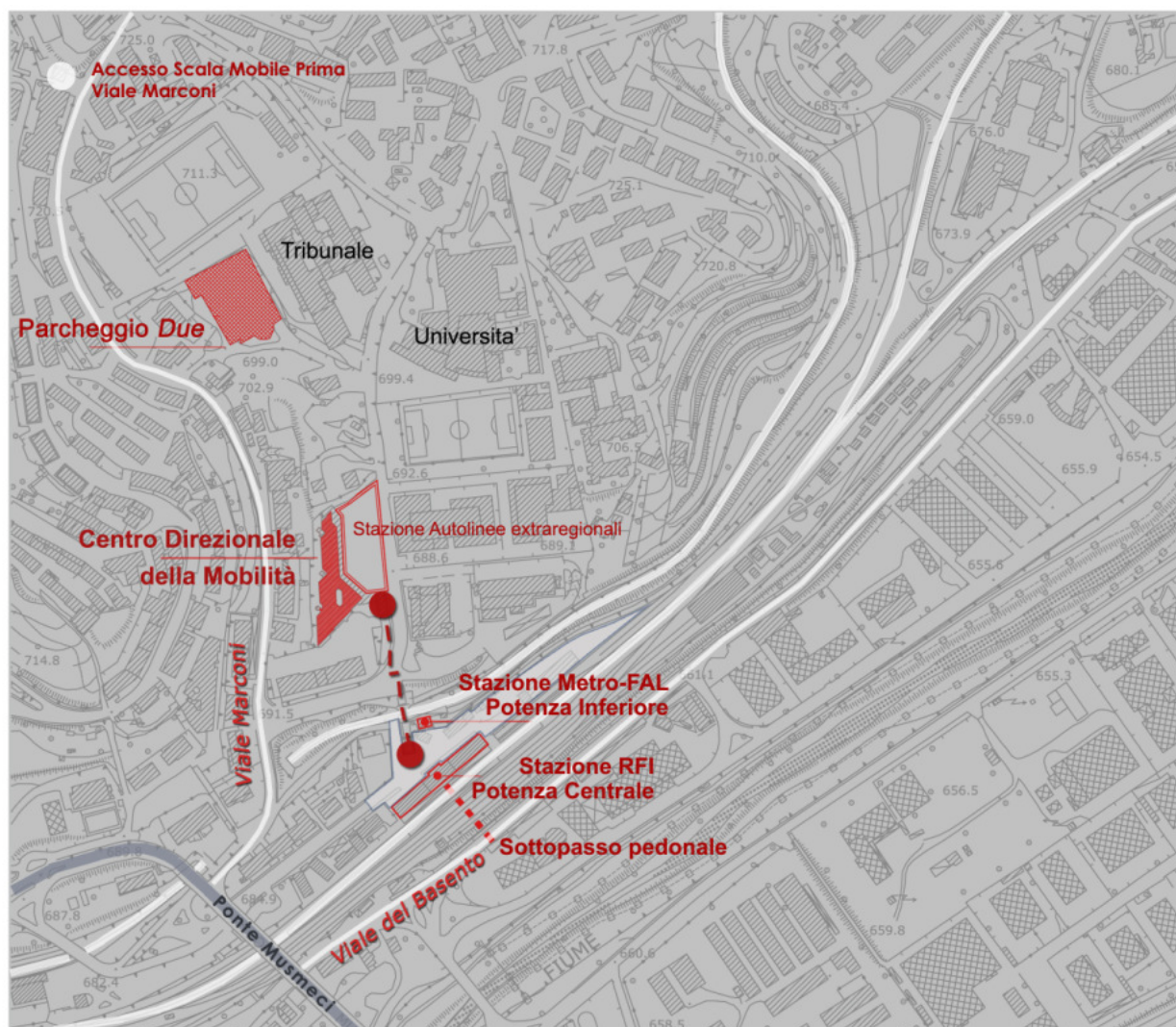
6. **garantire al meglio l'integrazione con i nuovi terminal e, dunque, con il trasporto extraurbano**.

È ormai indispensabile garantire che il trasporto urbano sia utilizzabile oltre che dai cittadini anche da chi arriva in città. L'integrazione del trasporto extraurbano con quello cittadino si incentra sulla individuazione e ridefinizione di nodi di interscambio e dei tragitti e percorsi dei bus urbani ed extraurbani all'interno della città. La città di Potenza è centro di servizi, dello studio e del commercio per un'area molto ampia del territorio regionale. Il numero di cittadini che quotidianamente raggiungono il capoluogo, prevalentemente per motivi di studio e lavoro, è di circa trentamila unità. Sono in via di ultimazione e/o di realizzazione importanti nodi e terminal per auto private ed autobus: su **Viale dell'Unicef** in corrispondenza del sovrappasso della scala mobile "Santa Lucia", si sta realizzando una stazione dal lato del centro storico ed è già realizzata una banchina per bus dal lato di Rione Cocuzzo; su **Viale del Basento** è prevista la realizzazione di una fermata/sosta per gli autobus extraurbani che, grazie al prolungamento del sottopasso ferroviario di RFI, si collegherà al Piazzale della Stazione Centrale ed alla Scala Mobile "Basento" (di prossima apertura), oltre che alla fermata metropolitana di FAL "Potenza Inferiore"; il **piazzale** su Via Nazario Sauro, al **Centro Direzionale della Mobilità**, da attrezzare come stazione per autobus extraregionali; nell'area di deposito di FAL a **Gallitello** è prevista, nell'ambito del progetto "*Servizio Ferroviario Metropolitano dell'Hinterland Potentino*", la realizzazione di un terminal intermodale gomma-gomma e gomma-ferro; **nell'area ospedaliera, a nord**, l'Azienda Regionale ha previsto la realizzazione di un parcheggio multipiano che contenga anche la possibilità di utilizzo come terminal per autobus.

Con tali cardini presi a riferimento sono stati ridisegnati i tracciati delle linee urbane e supplementari che, in maniera consistente, intercettano i nodi e terminal descritti.

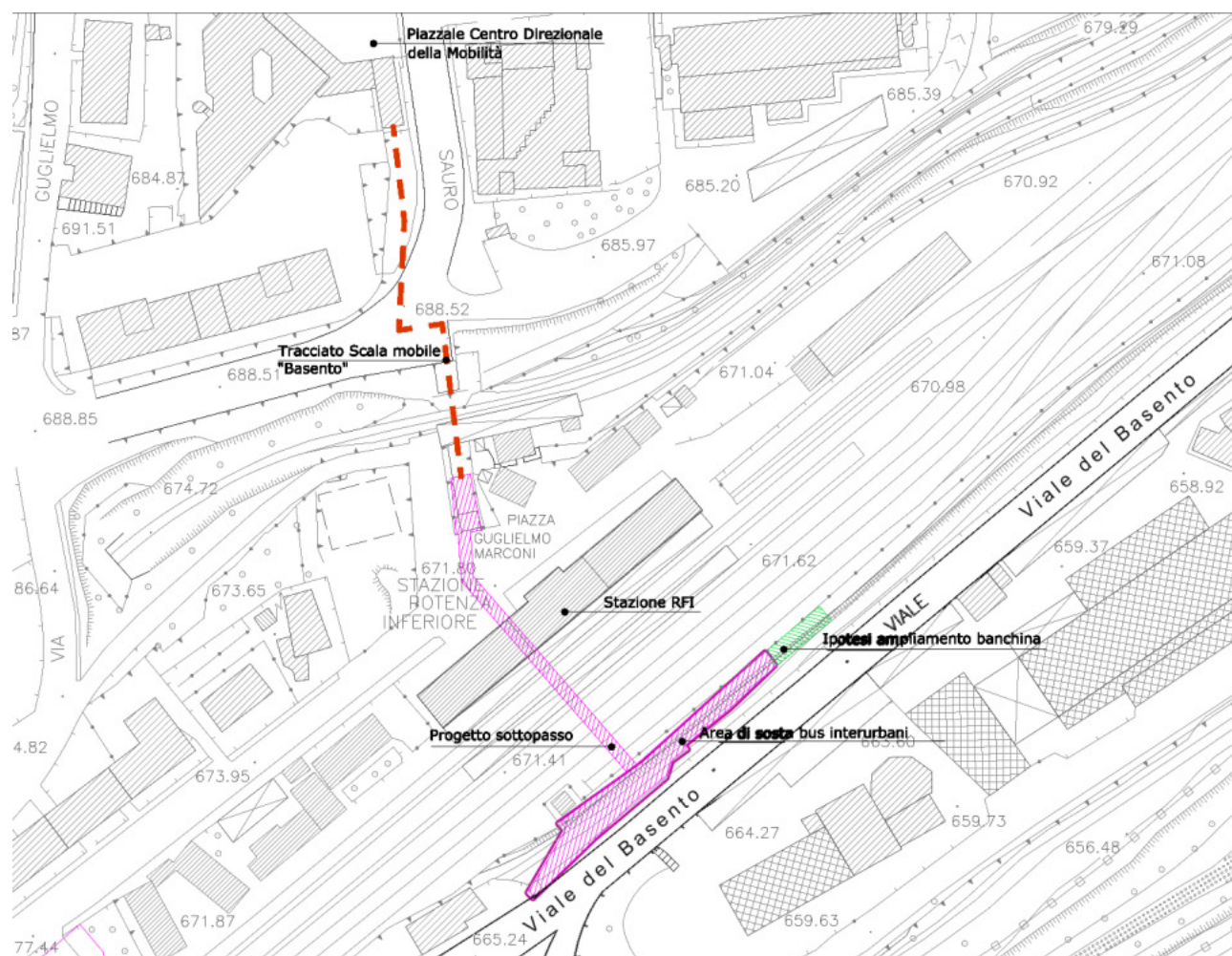
Un polo significativo nel ridisegno delle linee, che conferma una scelta già fatta nel 2008, è rappresentato dal sistema che riconnette Viale del Basento (con il terminal previsto) alla Stazione Centrale e, da qui, al Centro Direzionale della Mobilità; questo nascente polo urbano sarà a breve la sede di numerosi uffici comunali, tra cui quelli dell'UD "Mobilità" del Comune e della Polizia Municipale e rappresenterà il vero "nodo" direzionale della mobilità.

Tra le funzioni che esso dovrà svolgere si ricordano: le attività di *Mobility Management*, centro di coordinamento del sistema informativo di gestione e monitoraggio del traffico, call center dei taxi e molti altri servizi legati ai temi della mobilità. In una proiezione più ampia della città si pensa peraltro di localizzarci le strutture per il check-in per voli (nazionali e non) dei più vicini aeroporti di Bari e Napoli.



Inquadramento area Viale del Basento - Primo Centro Direzionale

Questo luogo, fisico e simbolico, è perfettamente integrato con tutti i sistemi della mobilità cittadina (le scale mobili, le linee ferroviarie, il trasporto su gomma) e l'intero ambito può diventare un unitario **“sistema di stazioni”** su più livelli; servire con numerose linee urbane di trasporto il Centro Direzionale a Via Nazario Sauro, significa servire direttamente la stazione ferroviaria principale della città.



Progetto del sottopasso edell'area di fermata/sosta su Viale del Basento

Nel **vigente Programma di Esercizio**, la stazione centrale ed il Primo centro Direzionale sono serviti solo da 2 linee (la linea 6 e la 10): la 6 consente ai cittadini dei quartieri di Poggio Tre Galli, Gallitello, Cocuzzo, e Francioso alto di raggiungere la stazione Potenza Centrale; la linea 10 riconnette alla stazione i quartieri di S. Maria, Lucania, S. Rocco e Risorgimento. Il quartiere di Macchia Romana non è servito per raggiungere in maniera diretta la stazione.

Nella presente proposta, sono 4 le linee che hanno il capolinea a Via Nazario Sauro, al Centro Direzionale della Mobilità; tutte e quattro le linee servono anche l'ingresso della scala mobile Prima a Viale Marconi, in modo da **riconnette senza interruzioni e con un uso integrato di mezzi (bus, scale mobili e ferro) Viale dal Basento con il centro storico**. A queste linee se ne aggiungono 2 che intercettano, su Viale del Basento, il sottopasso ferroviario ed 1 che raggiunge il Piazzale della Stazione Centrale.

7. utilizzare al meglio il parco mezzi ed il personale in servizio.

IL NUOVO PROGRAMMA DI ESERCIZIO

Il nuovo programma di esercizio si compone di **dieci linee urbane, 5 linee supplementari scuola – lavoro e 17 linee rurali**.

Il ridisegno dei tracciati è stato fatto rispettando i criteri sopra elencati, cercando di garantire un servizio realmente integrato con i sistemi di scale mobili.

Le linee urbane

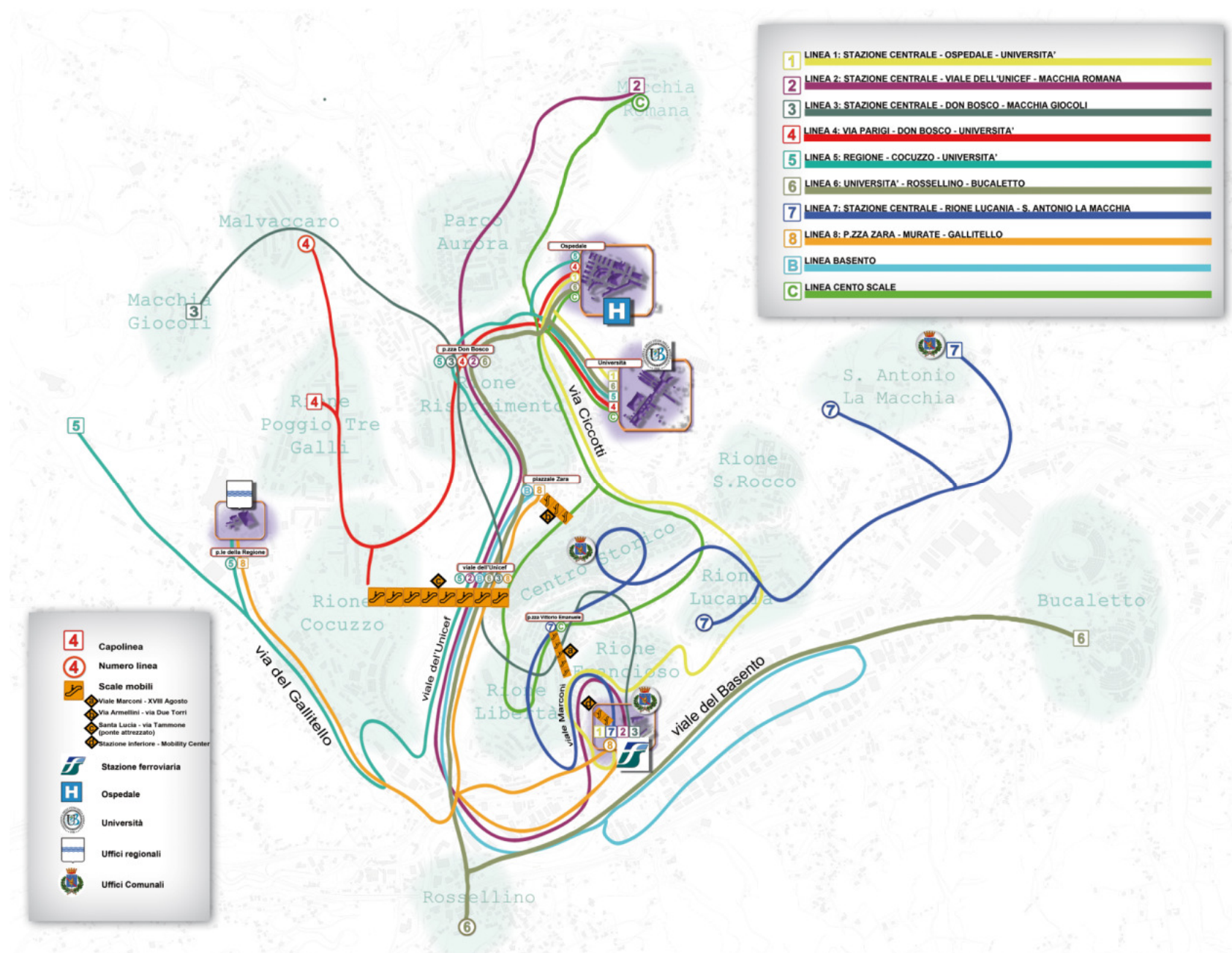
Le nuove 10 linee urbane (si vedano le tavole grafiche allegate) servono rioni e poli della città, scambiando pienamente con le scambi mobili e consentendo scambi veloci, con poche attese, nei nodi di scambio individuati in cui si concentrano il maggior numero di linee.

Nella **definizione degli orari** delle diverse linee, si è tenuto conto delle esigenze lavorative delle principali aziende pubbliche e private della città (tra cui l'Azienda Ospedaliera Regionale "San Carlo"; uffici comunali e regionali); delle fasce orarie degli esercizi commerciali; degli orari di partenza ed arrivo dei principali treni ed autobus extraregionali; delle esigenze degli studenti universitari del polo di Macchia Romana. Inoltre si è garantita una frequenza elevata delle corse a servizio della stazione ferroviaria "Potenza Centrale", garantendo da qui il collegamento con la scala mobile "Prima" che conduce al centro storico della città.

La fascia oraria giornaliera in cui è garantito il servizio è racchiusa, in linea di massima, tra le 6:30 e le 23:00 con l'eccezione delle linee a servizio della stazione "Potenza Centrale" e della futura stazione per autobus extraregionali di Via Nazario Sauro che prolungano il servizio fino alle 24:00. Questo consentirà gli scambi con le corse ferroviarie e con gli autobus di linea. Le stesse linee servono anche la scala mobile "Prima" e quella "Santa Lucia" consentendo l'utilizzo degli impianti fino a tardi.

Si prevede, nei giorni festivi, di fermare le corse con capolinea all'università al polo ospedaliero e di eliminare le corse della linea "Basento" che serve Viale del Basento e Via della Fisica, ovvero luoghi di offerta di attività commerciali ed uffici che, in tali giornate, rimangono chiusi.

Il **numero complessivo di chilometri** percorsi, in un anno, dall'insieme delle 10 linee urbane è pari a **1.469.699**.



Nella tabella seguente si riportano i capolinea di ogni tragitto, la lunghezza chilometrica dei percorsi di andata e ritorno di ogni linea.

LINEA	CAPOLINEA 1	CAPOLINEA 2	PERCORSO	KM
1	Stazione Centrale	Università	A	7,56
			R	7,58
2	Stazione Centrale	Stazione Macchia Romana	A	7,69
			R	7,93
3	Stazione Centrale	Macchia Giocoli	A	8,27
			R	8,04
4	Via Parigi	Università	A	8,94
			R	8,91
5	Regione	Università	A	11,30
			R	11,35
6	Università	Bucalotto	A	13,31
			R	12,97
7	Stazione Centrale	S.A. La Macchia	A	10,59
			R	9,62
8	Piazza Zara	Via del Gallitello	A	6,95
			R	6,02
Cento Scale	Viale Dante	Viale Dante	CIRCOLARE	12,70
Basento	P.zza Zara	P.zza Zara	CIRCOLARE	11,47

Tabella riassuntiva linee urbane

I tragitti delle linee vengono di seguito descritti, con la definizione delle vie, dei Rioni che intercettano, dei sistemi di scale mobili con cui scambiano; vengono riportate corse ed orari, linea per linea, feriali e festivi.

LINEA 1: STAZIONE CENTRALE - OSPEDALE - UNIVERSITÀ**Partenza da Stazione Centrale**

Via Nazario Sauro (Centro Direzionale della Mobilità /Stazione Centrale) (**Scala Mobile Basento**), Viale Marconi (**Scala Mobile Prima – Centro Storico**), Via Viviani, Via Nazario Sauro (**Rione Francioso**), Via Baracca (**Rione Santa Croce**) Via Gavioli, Via Grippo (**Rione Lucania**), Via Appia (**Rione San Rocco**), Via Cavour, Via Ciccotti (**Stazione Potenza Superiore**), Via Petrone (**Ospedale**), Via dell'Ateneo Lucano (**Università**).

FERIALE: 26 corse

6.30* – 7.00* – 7.30 – 8.00 – 8.30 – 9.00 – 9.30 – 10.00 – 10.30 – 11.00 – 11.30 – 12.00 – 12.30 – 13.00 – 13.30 – 14.30 – 15.30 – 16.30 – 17.00 – 17.30 – 18.00 – 18.30 – 19.00 – 20.00 – 21.00 – 22.00*

FESTIVO*: 18 corse

8.30 – 9.20 – 10.10 – 11.00 – 11.50 – 12.40 – 13.30 – 14.20 – 15.10 – 16.00 – 16.50 – 17.40 – 18.30 – 19.20 – 20.10 – 21.00 – 21.50 – 22.40

Partenza da Università

Via dell'Ateneo Lucano (**Università**), Via Petrone (**Ospedale**), Via don Minozzi, Via Lazio (**Stazione Potenza Superiore**), Via Ciccotti, Via Cavour, Via Appia (**Rione San Rocco**), Via Grippo (**Rione Lucania**), Via Fortunato, Via Gavioli, Via Baracca, Via Nazario Sauro (**Rione Francioso - Centro Direzionale della Mobilità (Scala Mobile Basento) (Stazione Centrale)**).

FERIALE: 27 corse

7.00* – 7.30* – 8.00* – 8.30* – 9.00 – 9.30 – 10.00 – 10.30 – 11.00 – 11.30 – 12.00 – 12.30 – 13.00 – 13.30 – 14.00 – 15.00 – 16.00 – 16.30 – 17.00 – 17.30 – 18.00 – 18.30 – 19.00 – 19.30 – 20.30 – 21.30 – 22.30*

FESTIVO*: 17 corse

8.55 – 9.45 – 10.35 – 11.25 – 12.15 – 13.05 – 13.55 – 14.45 – 15.35 – 16.25 – 17.15 – 18.05 – 18.55 – 19.45 – 20.35 – 21.25 – 22.15

*Capolinea ad Ospedale – non transita per Università

LINEA 2: STAZIONE CENTRALE – VIALE DELL'UNICEF – MACCHIA ROMANA**Partenza da Stazione Centrale/ Centro Direzionale della Mobilità**

Via Nazario Sauro (**Rione Francioso**) (Centro Direzionale della Mobilità /Stazione Centrale) (**Scala Mobile Basento**), Via Viviani, Viale Marconi (**Scala Mobile Prima – Centro Storico**), Viadotto dell'Industria, Via Vaccaro, Viale dell'Unicef (**Scala Mobile S. Lucia**), Via Roma (**Rione Mancusi**), Via Trieste (**Rione Risorgimento**), Via Angilla Vecchia (**P.zza Don Bosco**), Viale Firenze, Via Di Giura, Via Sanremo (**Parco Aurora**), Via De Coubertin, Via Giovanni XXIII (Macchia Romana).

FERIALE: 27 corse

6.40 – 7.15 – 7.50 – 8.25 – 9.00 – 9.35 – 10.10 – 10.45 – 11.20 – 11.55 – 12.30 – 13.05 – 14.15 – 15.05 – 16.15 – 16.50 – 17.25 – 18.00 – 18.35 – 19.10 – 19.45 – 20.20 – 20.55 – 21.30 – 22.05 – 23.15 – 24.20

FESTIVO: 15 corse

8.30 – 9.30 – 10.30 – 11.30 – 12.30 – 13.30 – 14.30 – 15.30 – 16.30 – 17.30 – 18.30 – 19.30 – 20.30 – 21.30 – 22.30

Partenza da Macchia Romana

Via Giovanni XXIII (Macchia Romana), Via De Coubertin, Via Sanremo (**Parco Aurora**), Via Di Giura, Viale Firenze (**Rione CEP**), P.zza Don Bosco (**Rione Risorgimento**), Via Milano, Via Roma (**Rione Mancusi**), Viale dell'Unicef (**Scala Mobile S. Lucia**), Via Vaccaro, Viale Marconi (**Scala Mobile Prima – Centro Storico**), Via Nazario Sauro (**Rione Francioso**), Centro Direzionale della Mobilità (**Scala Mobile Basento**) (**Stazione Centrale**).

FERIALE: 27 corse

6.40 – 7.15 – 7.50 – 8.25 – 9.00 – 9.35 – 10.10 – 10.45 – 11.20 – 11.55 – 12.30 – 13.40 – 14.30 – 15.40 – 16.15 – 16.50 – 17.25 – 18.00 – 18.35 – 19.10 – 19.45 – 20.20 – 20.55 – 21.30 – 22.05 – 22.40 – 23.50

FESTIVO: 14 corse

9.00 – 10.00 – 11.00 – 12.00 – 13.00 – 14.00 – 15.00 – 16.00 – 17.00 – 18.00 – 19.00 – 20.00 – 21.00 – 22.00

LINEA 3: STAZIONE CENTRALE - DON BOSCO – MACCHIA GIOCOLI**Partenza da Stazione Centrale / Centro Direzionale della Mobilità**

Via Nazario Sauro (**Rione Francioso**) / Centro Direzionale della Mobilità (**Stazione Centrale**) (**Scala Mobile Basento**), Via Viviani, Viale Marconi (**Scala Mobile Prima – Centro Storico**), Viadotto dell'Industria, Via Vaccaro, Viale dell'Unicef (**Scala Mobile S. Lucia**), Via Roma (**Rione Mancusi**), Via Trieste (**Rione Risorgimento**), Via Angilla Vecchia (**P.zza Don Bosco**), Viale Firenze (**Rione CEP**), Via Ancona, Via Danzi (**Rione Malvaccaro**), Via dei Molinari, Via Scotellaro, Macchia Giocoli.

FERIALE: 26 corse

6.40 – 7.50 – 8.25 – 9.00 – 9.35 – 10.10 – 10.45 – 11.20 – 11.55 – 12.30 – 13.05 – 14.15 – 14.50 – 16.00 – 16.35 – 17.10 – 17.45 – 18.10 – 18.45 – 19.20 – 19.55 – 20.30 – 21.05 – 21.40 – 22.50 – 24.00

FESTIVO: 15 corse

8.30 – 9.30 – 10.30 – 11.30 – 12.30 – 13.30 – 14.30 – 15.30 – 16.30 – 17.30 – 18.30 – 19.30 – 20.30 – 21.30 – 22.30

Partenza da Macchia Giocoli

Macchia Giocoli, Via Scotellaro, Via dei Molinari, Via Danzi (**Rione Malvaccaro**), Via Ancona, Viale Firenze (**Centro Studi**), P.zza Don Bosco, Via Milano, Via Roma (**Rione Mancusi**), Viale dell'Unicef (**Scala Mobile S. Lucia**), Via Vaccaro, Viadotto dell'Industria, Viale Marconi, Via Nazario Sauro, Centro Direzionale della Mobilità (**Scala Mobile Basento**) (**Stazione Centrale**).

FERIALE: 26 corse

6.05 – 7.15 – 8.25 – 9.00 – 9.35 – 10.10 – 10.45 – 11.20 – 11.55 – 12.30 – 13.40 – 14.15 – 15.25 – 16.00 – 16.35 – 17.10 – 17.45 – 18.10 – 18.45 – 19.20 – 19.55 – 20.30 – 21.05 – 21.40 – 22.15 – 23.25

FESTIVO: 14 corse

9.00 – 10.00 – 11.00 – 12.00 – 13.00 – 14.00 – 15.00 – 16.00 – 17.00 – 18.00 – 19.00 – 20.00 – 21.00 – 22.00

LINEA 4: VIA PARIGI – DON BOSCO – UNIVERSITÀ**Partenza da Via Parigi**

Via Parigi, Via Londra, Via Lisbona, Via Adriatico (**Parco dell'Europa Unità**), Via Anzio (**Regione**), Via Ligure, Via Anzio (**Poggio Tre Galli**), Via Tammone (**Scala Mobile S. Lucia**), Via Anzio (**Centro Studi**),

Viale Firenze, P.zza Don Bosco, Via di Giura (**Parco Aurora**), Via Petrone (**Ospedale**), Via dell'Ateneo Lucano (**Università**).

FERIALE: 28 corse

6.25* – 7.00* – 7.35 – 8.10 – 8.45 – 9.20 – 9.55 – 10.30 – 11.05 – 11.40 – 12.15 – 12.50 – 13.25 – 14.35 – 15.55 – 16.10 – 16.45 – 17.20 – 17.55 – 18.00 – 18.30 – 19.05 – 19.40 – 20.15 – 20.50 – 21.25* – 22.00* – 23.10*

FESTIVO*: 18 corse

8.30 – 9.20 – 10.10 – 11.00 – 11.50 – 12.40 – 13.30 – 14.20 – 15.10 – 16.00 – 16.50 – 17.40 – 18.30 – 19.20 – 20.10 – 21.00 – 21.50 – 22.40

Partenza da Università

Via dell'Ateneo Lucano (**Università**), Via Petrone (**Ospedale**), Via Di Giura (**Parco Aurora**), Viale Firenze (**Rione CEP**), Via Anzio (**Centro Studi**), Via Tammone (**Scala Mobile S. Lucia**), Via della Cittadinanza Attiva (**Parco dell'Europa Unita**), Via Adriatico, Via Lisbona (**Poggio Tre Galli**), Via Londra, Via Parigi.

FERIALE: 28 corse

6.25* – 7.00* – 7.35* – 8.10* – 8.45 – 9.20 – 9.55 – 10.30 – 11.05 – 11.40 – 12.15 – 12.50 – 13.25 – 14.00 – 15.20 – 16.10 – 16.45 – 17.20 – 17.55 – 18.00 – 18.30 – 19.05 – 19.40 – 20.15 – 20.50 – 21.25 – 22.00* – 22.35*

FESTIVO*: 17 corse

8.55 – 9.45 – 10.35 – 11.25 – 12.15 – 13.05 – 13.55 – 14.45 – 15.35 – 16.25 – 17.15 – 18.05 – 18.55 – 19.45 – 20.35 – 21.25 – 22.15

*Capolinea ad Ospedale – non transita per Università

LINEA 5: REGIONE – COCUZZO – UNIVERSITÀ

Partenza da Regione Basilicata / Piazzale Ligure

Piazzale Ligure (Regione), Via della Regione Basilicata, Via del Gallitello, Via del Seminario Maggiore, Via Isca del Pioppo, Rotatoria Via del Gallitello, Via Ionio, Via Tirreno (**Rione Cocuzzo**), Viale dell'Unicef (**Scala Mobile S. Lucia**), Via Roma (**P.zza Zara**), Via Pola, Via Trieste (**Rione Risorgimento**), Via Angilla Vecchia (**P.zza Don Bosco**), Viale Firenze, Via Di Giura (**Parco Aurora**), Via Petrone (**Ospedale**), Via dell'Ateneo Lucano (**Università**).

FERIALE: 22 corse

6.30* – 7.15 – 7.45 – 8.00 – 8.45 – 9.30 – 10.15 – 11.00 – 11.45 – 12.30 – 13.15 – 14.00 – 15.30 – 16.15 – 17.00 – 17.45 – 18.30 – 19.15 – 20.00 – 20.45 – 21.30 – 22.15*

FESTIVO*: 12 corse

8.30 – 9.40 – 11.50 – 13.00 – 14.10 – 15.20 – 16.30 – 17.40 – 18.50 – 20.00 – 21.10 – 22.20

Partenza da Università

Via dell'Ateneo Lucano (**Università**), Via Petrone (**Ospedale**), Via Di Giura (**Parco Aurora**), Viale Firenze (**Centro Studi**), P.zza Don Bosco, Via Milano, Via Roma (**Rione Risorgimento**), Viale dell'Unicef (**Scala Mobile S. Lucia**), Via Tirreno (**Rione Cocuzzo**), Via Ionio, Via del Gallitello, Rotatoria di Via del Gallitello, Via Isca del Pioppo, Via del Seminario Maggiore, Via del Gallitello, Via della Regione Basilicata, **Piazzale Ligure (Regione)**.

FERIALE: 21 corse

6.30* – 7.15* – 8.00* – 8.45 – 9.30 – 10.15 – 11.00 – 11.45 – 12.30 – 13.15 – 14.00 – 15.45 – 16.15 – 17.00 – 17.45 – 18.30 – 19.15 – 20.00 – 20.45 – 21.30 – 22.15*

FESTIVO*: 11 corse

9.05 – 10.15 – 12.25 – 13.35 – 14.45 – 15.55 – 17.05 – 18.15 – 19.25 – 20.35 – 21.45

*Capolinea ad Ospedale – non transita per Università

LINEA 6: UNIVERSITÀ - ROSSELLINO - BUCALETTO**Partenza da Università**

Via dell'Ateneo Lucano (**Università**), Via Petrone (**Ospedale**), Via di Giura (**Parco Aurora**), Viale Firenze (**Centro Studi**), P.zza Don Bosco, Via Milano (**Rione Risorgimento**), Viale dell'Unicef (**Scala Mobile S. Lucia**), Via del Gallitello (Rotatoria Via del Gallitello), Via Vaccaro, Viale del Basento, Viadotto Basento, Via della Tecnica, Via Pertini (**Rione Rossellino**), Via della Tecnica, Viale del Basento (**Sottopasso per Stazione Centrale – Scala Mobile Basento**), Via dell'Elettronica, Via della Fisica (**Park Hotel**), Bucaletto.

FERIALE: 20 corse

7.10* – 8.10* – 9.00* – 9.50 – 10.40 – 11.30 – 12.20 – 13.10 – 14.10 – 15.15 – 15.50 – 16.50 – 17.30 – 18.10 – 19.10 – 20.00 – 20.50 – 21.40 – 22.20 – 23.10*

FESTIVO*: 12 corse

8.30 – 9.40 – 11.50 – 13.00 – 14.10 – 15.20 – 16.30 – 17.40 – 18.50 – 20.00 – 21.10 – 22.20

Partenza da Bucaletto

Bucaletto, (**Park Hotel**), Via della Fisica, Via dell'Elettronica, Viale del Basento (**Sottopasso per Stazione Centrale – Scala Mobile Basento**), Viadotto Basento, Via della Tecnica, Via Pertini (**Rione Rossellino**), Via della Tecnica, Via Vaccaro, Viale dell'Unicef (**Scala Mobile S. Lucia**), Via Roma, Via Trieste (**Rione Risorgimento**), Via Angilla Vecchia, Viale Firenze, P.zza Don Bosco, Via di Giura (**Parco Aurora**), Via Petrone (**Ospedale**), Via dell'Ateneo Lucano (**Università**).

FERIALE: 21 corse

6.20* – 7.10 – 8.10 – 9.00 – 9.50 – 10.40 – 11.30 – 12.20 – 13.10 – 14.30 – 15.00 – 16.00 – 16.40 – 17.40 – 18.20 – 19.00 – 20.00 – 20.50 – 21.40* – 22.30* – 23.10*

FESTIVO*: 11 corse

9.05 – 10.15 – 12.25 – 13.35 – 14.45 – 15.55 – 17.05 – 18.15 – 19.25 – 20.35 – 21.45

*Capolinea ad Ospedale – non transita per Università

LINEA 7: STAZIONE CENTRALE – RIONE LUCANIA – S. ANTONIO LA MACCHIA**Partenza da Stazione Centrale / Centro Direzionale della Mobilità**

Via Nazario Sauro (**Rione Francioso**) (**Stazione Centrale**), **Scala Mobile Basento**, Centro Direzionale della Mobilità, Via Viviani, Viale Marconi, **Scala Mobile Prima**, (**Rione Castello**), Viadotto dell'Industria, Via Vaccaro, Piazza Vittorio Emanuele, **Ascensori Via del Popolo – Centro Storico**, C.so XVIII Agosto, Via Bonaventura, Via Vescovado, Via Due Torri, P.zza Matteotti, C.so XVIII Agosto, C.so Garibaldi, (**Rione S. Rocco**), Via Appia, Via Grippo, Via Fortunato, Via Gavioli, Via Grippo, Via Nitti, (**Rione Lucania – Parco**

Tre Fontane), Via Grippo, Via Appia, **(Rione Betlemme),** Via dei Mille, Via Appia, Via Giovanni XXIII, S. Antonio La Macchia **(Uffici comunali).**

FERIALE: 27 corse

6.50 – 7.25 – 8.00 – 8.35 – 9.10 – 9.45 – 10.20 – 10.55 – 11.30 – 12.05 – 12.40 – 13.15 – 13.50 – 14.25 – 15.00 – 16.10 – 16.45 – 17.20 – 17.55 – 18.30 – 19.05 – 19.40 – 20.15 – 20.50 – 21.25 – 22.30 – 23.40

FESTIVO: 12 corse

8.30 – 9.40 – 11.50 – 13.00 – 14.10 – 11.20 – 16.30 – 17.40 – 18.50 – 20.00 – 21.10 – 22.20

Partenza da S. Antonio La Macchia

S. Antonio La Macchia, Via Giovanni XIII, Via Appia, Via dei Mille, Via Appia, Via Grippo, Via Gavioli, Via Fortunato, Via Grippo, Via Appia, S. Rocco, C.so Garibaldi, C.so XVIII Agosto, Via Bonaventura, Via Vescovado, Via Due Torri, P.zza Matteotti, Corso XVIII Agosto, P.zza V. Emanuele II, Via Vaccaro, Viale Marconi, Via Nazario Sauro **(Centro Direzionale della Mobilità/ Stazione Centrale).**

FERIALE: 26 corse

7.25 – 8.00 – 8.35 – 9.10 – 9.45 – 10.20 – 10.55 – 11.30 – 12.05 – 12.40 – 13.15 – 13.50 – 14.25 – 15.35 – 16.10 – 16.45 – 17.20 – 17.55 – 18.30 – 19.05 – 19.40 – 20.15 – 20.50 – 21.25 – 22.00 – 23.10

FESTIVO: 11 corse

9.05 – 10.15 – 12.25 – 13.35 – 14.45 – 15.55 – 17.05 – 18.15 – 19.25 – 20.35 – 21.45

LINEA 8: P.ZZA ZARA-MURATE-GALLITELLO

Partenza da P.zza Zara

P.zza Zara **(Rione Mancusi) Scala Mobile Via Armellini – Centro Storico,** Via Roma, Viale dell'Unicef **(Scala Mobile S. Lucia),** Via degli Oleandri **(Rione Murate),** Via Vaccaro, Stazione Centrale **(Scala Mobile Basento),** Via Vaccaro, Via del Gallitello, Via della Regione Basilicata, P.zza Ligure **(Regione).**

FERIALE: 27 corse

7.00 – 8.00 – 9.00 – 9.30 – 10.00 – 10.30 – 11.00 – 11.30 – 12.00 – 12.30 – 13.00 – 13.30 – 14.00 – 15.00 – 16.00 – 16.30 – 17.00 – 17.30 – 18.00 – 18.30 – 19.00 – 19.30 – 20.00 – 20.30 – 21.00 – 21.30 – 22.00

FESTIVO: 18 corse

8.30 – 9.20 – 10.10 – 11.00 – 11.30 – 12.40 – 13.30 – 14.20 – 15.10 – 16.00 – 16.50 – 17.50 – 18.30 – 19.20 – 20.10 – 21.00 – 21.50 – 22.40

Partenza da Regione

P.zza Ligure **(Regione),** Via della Regione Basilicata, Via Ligure, Via Ionio **(Rione Cocuzzo),** Via del Gallitello, Via Vaccaro, Viadotto Musmeci **(Stazione c.le) (Scala Mobile Basento),** Viadotto dell'Industria, Via Vaccaro, Via degli Oleandri **(Rione Murate),** Viale dell'Unicef **(Scala Mobile S. Lucia),** Via Roma, P.zza Zara **(Rione Mancusi) (Scala Mobile Via Armellini – Centro Storico).**

FERIALE: 28 corse

6.30 – 7.30 – 8.30 – 9.00 – 9.30 – 10.00 – 10.30 – 11.00 – 11.30 – 12.00 – 12.30 – 13.00 – 13.30 – 14.00 – 14.30 – 15.30 – 16.30 – 17.00 – 17.30 – 18.00 – 18.30 – 19.00 – 19.30 – 20.00 – 20.30 – 21.00 – 21.30 – 22.00

FESTIVO: 17 corse

8.55 – 9.45 – 10.35 – 11.25 – 12.15 – 13.05 – 13.55 – 14.45 – 15.35 – 16.25 – 17.15 – 18.05 – 18.55 – 19.45 – 20.35 – 21.25 – 22.15

LINEA BASENTO**Partenza da P.zza Zara**

P.zza Zara (**Rione Mancusi**), Viale dell'Unicef (**Scala Mobile S. Lucia**), Via del Gallitello, Rotatoria di via del Gallitello, Viadotto Basento, Viale del Basento, Ponte della Chimica, Via della Fisica, Via dell'Elettronica, Viale del Basento (**Sottopasso per Stazione Centrale – Scala Mobile Basento**), Via Vaccaro, Viale dell'Unicef (**Scala Mobile S. Lucia**), P.zza Zara.

FERIALE: 21 corse

7.20 – 8.00 – 8.40 – 9.20 – 10.00 – 10.40 – 11.20 – 12.00 – 12.40 – 13.20 – 14.00 – 14.40 – 15.20 – 16.00 – 16.40 – 17.20 – 18.00 – 18.40 – 19.20 – 20.00 – 20.40

FESTIVO: 0 corse

LINEA CENTO SCALE**Partenza da Viale Dante**

Viale Dante (**Scala Mobile Prima**) (**Rione Libertà**), Via Vaccaro, P.zza Vittorio Emanuele II (**Ascensori Via del Popolo**), Corso Umberto I, (**Scala Mobile S. Lucia**), Via Mazzini (**Scala Mobile Via Armellini – Centro Storico**) (**Rione Mancusi**), Via Ciccotti (**Rione S. Maria**), Via Petrone (**Ospedale**), Via dell'Ateneo Lucano (**Università**), Via Petrone (**Ospedale**), Via delle Medaglie Olimpiche, Via Giovanni XXIII (**Rione Macchia Romana**), Via M. L. King, Via Oscar Romero, Via de Coubertin (**Parco Aurora**), Stazione Macchia Romana – Ospedale, Via dell'Ateneo lucano (**Università**), Stazione Macchia Romana – Ospedale, Rondò Ospedale, Via Don Minozzi, Via Lazio (**Stazione Potenza Superiore**), Via Ciccotti, Via Cavour (**Rione S. Rocco**), Via Appia, Via Torraca (**Rione Santa Croce**), Viale Marconi, Via Verdi, Viale Dante (**Scala Mobile Prima**).

FERIALE: 31 corse

6.30* – 7.00 – 7.30 – 8.00 – 8.30 – 9.00 – 9.30 – 10.00 – 10.30 – 11.00 – 11.30 – 12.00 – 12.30 – 13.00 – 13.30 – 14.30 – 15.30 – 16.00 – 16.30 – 17.00 – 17.30 – 18.00 – 18.30 – 19.00 – 19.30 – 20.00 – 20.30 – 21.00 – 21.30 – 22.00* – 23.00*

FESTIVO*: 19 corse

8.30 – 9.15 – 10.00 – 10.45 – 11.30 – 12.15 – 13.00 – 13.45 – 14.30 – 15.15 – 16.16 – 16.45 – 17.30 – 18.15 – 19.00 – 19.45 – 20.30 – 21.15 – 22.00

*Capolinea ad Ospedale – non transita per Università

Programma Vigente e nuovo Programma di Esercizio

Nelle pagine seguenti sono riportate tabelle e schemi che, rione per rione, operano un confronto tra il servizio vigente e quello proposto. Per ogni quartiere sono stati verificati, per entrambi gli esercizi, i collegamenti con 8 poli attrattori (Centro Storico, Ospedale, Regione, Università, Stazione Centrale, Gallitello, Basento, *Centro Studi*, ovvero gli edifici scolastici di Via Anzio).

Facendo tale confronto diretto, in cui ovviamente sono stati considerati gli scambi con i sistemi di scale mobili del servizio integrato, si sono evidenziati i collegamenti tra rioni e poli di attrazione indicando quelli raggiunti, quelli raggiunti solo da un numero limitato di corse, quelli raggiunti solo parzialmente e quelli non raggiunti (per i quali è necessario uno scambio con altre linee di trasporto).

Nella tabella che segue è riportato il numero di linee che serve ogni polo di attrazione, mettendo a confronto le due situazioni (programma vigente e nuova proposta avanzata):

LINEE E POLI								
	STAZ. CENTRALE I Centro Direz.	OSPEDALE	UNIVERSITÀ	REGIONE	GALLITELLO	VIALE DEL BASENTO	S. LUCIA UNICEF	CENTRO STORICO
VIGENTE	2	5	(Solo alcune corse) 5 linee	4	3 da Via Ionio	1	0	7 + 3 con scale mob.
2010	7	5	5	3	4	2 + 4 da Centro Direzionale	6	2 + 7 con scale mobili

Inoltre sono computate le corse che arrivano ai poli attrattori individuati:

Numero arrivi giornalieri

<i>Poli attrattori</i>	<i>Corse feriali</i>	<i>Corse festive</i>
Stazione Centrale 1,2,3,6,7,8, Basento	223	114
Ospedale 1,4,5,6,100 Scale	159	97
Università 1,4,5,6,100 Scale	139	0
Regione 4,5,8	76	47
Gallitello 5,8	48	29
Viale del Basento 6, Basento	62	23
Unicef 2,3,5,6,8, Basento	266	139

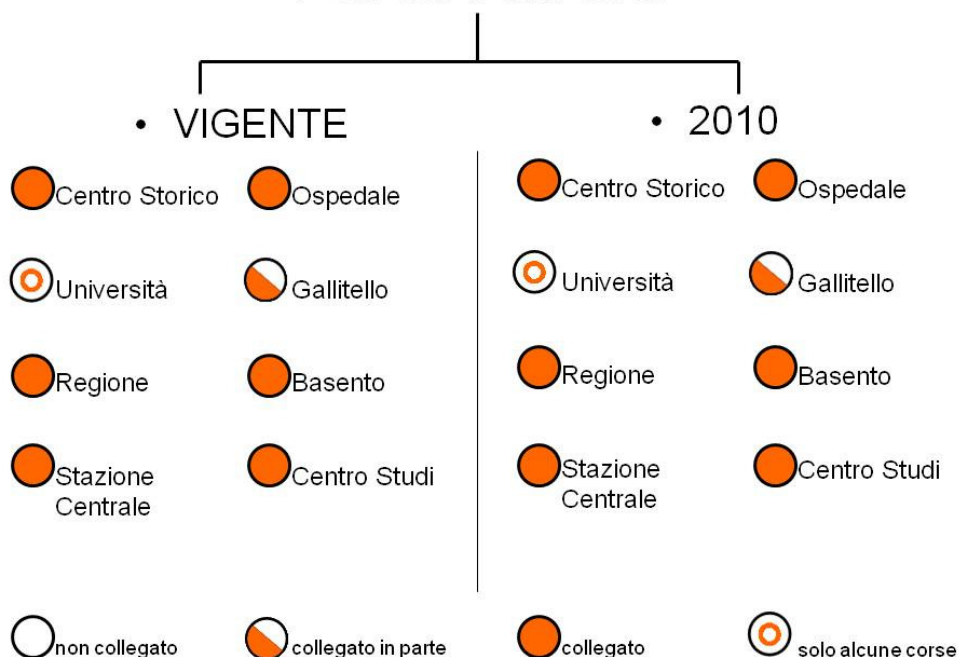
<i>Poli attrattori</i>	<i>Corse feriali</i>	<i>Corse festive</i>
Centro storico (P.zza Matteotti)	53	23
Centro storico (P.zza V. Emanuele II)	31	19
Centro Storico (con Scale Mobili) 1,2,3,5,6,7,8, Basento	372	197

Proposta del nuovo Programma di esercizio

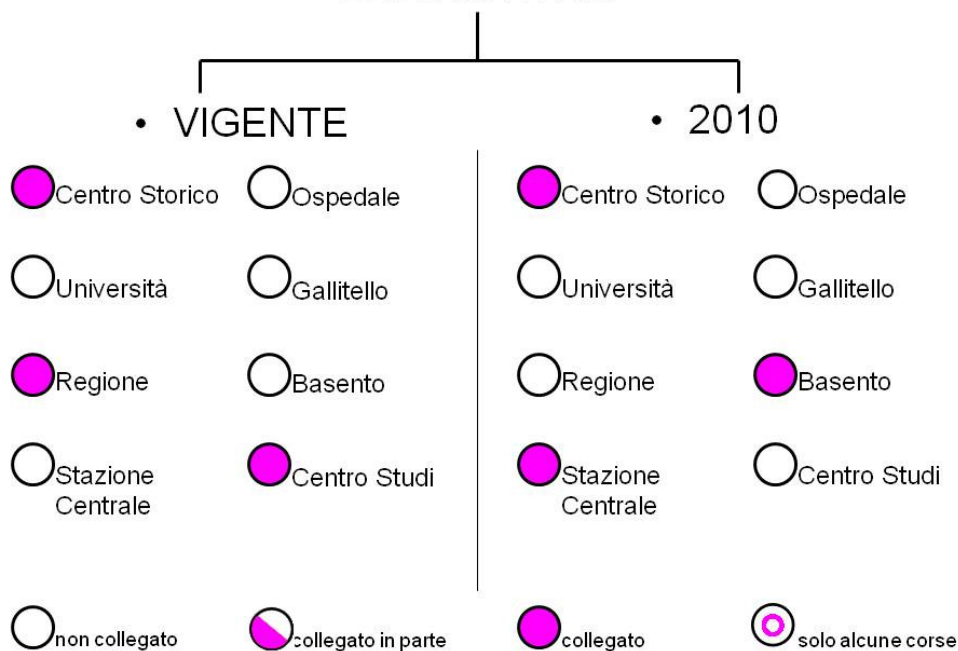
Volendo fare un confronto con il Programma vigente si evidenzia che le corse che raggiungono la Stazione Centrale sono 103 contro le 223 della nuova proposta; quelle che servono l'Università sono oggi 79 rispetto alle 139 del nuovo disegno; il centro storico è raggiunto da ben 456 corse, contro le 326 attuali che passano tutte da P.zza Vittorio Emanuele II senza utilizzare lo scambio con le scale mobili; Viale dell'Unicef, oggi, non è servito da alcuna linea, contro le 266 della presente proposta.

Anche dal confronto operato a partire dai rioni cittadini (si vedano gli schemi grafici seguenti), in nessun caso il servizio del nuovo programma proposto svantaggia o serve in maniera meno consistente i quartieri. Anzi, in molti casi, sono di più i poli che si possono raggiungere con le linee urbane, alle quali bisogna anche aggiungere l'integrazione di servizio offerto dalle 5 *linee supplementari scuola-lavoro* per quelle fasce orarie di punta in cui la domanda è molto alta (ingresso ed uscita di uffici e scuole).

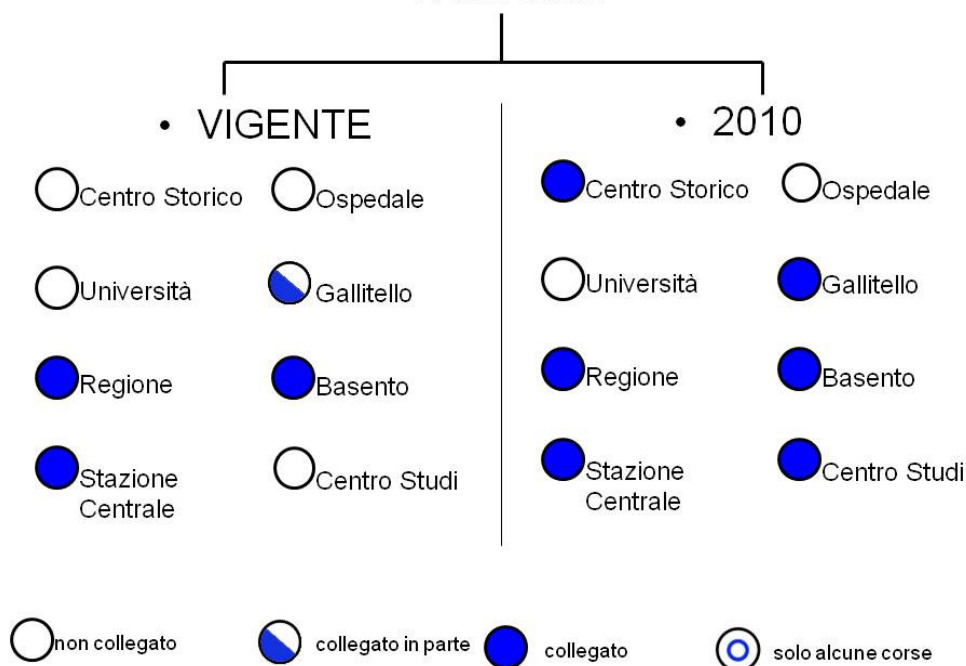
Parco Aurora



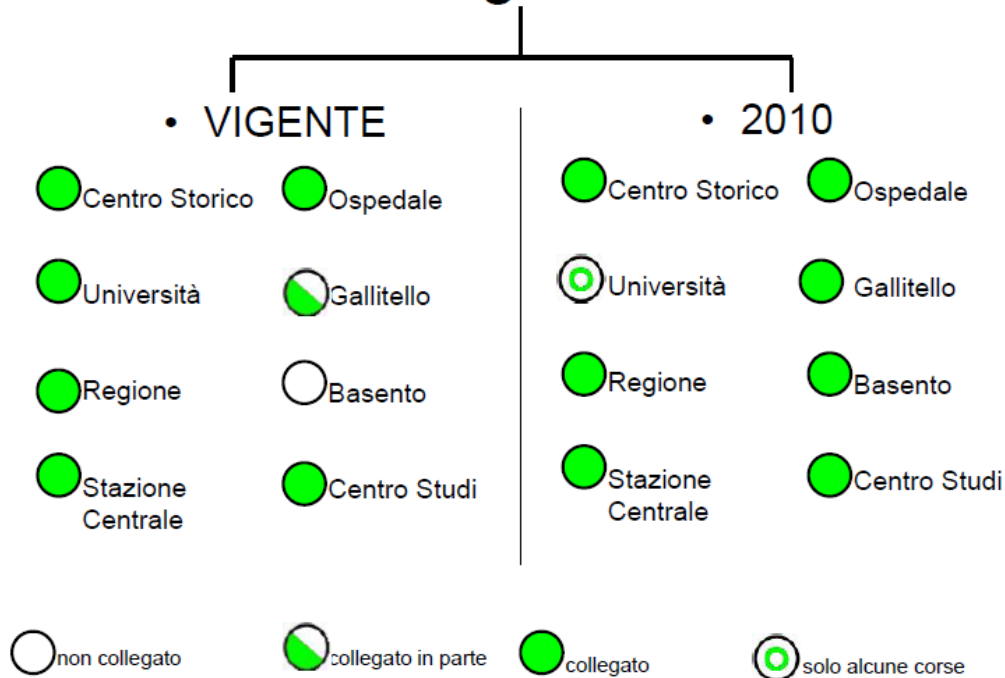
Betlemme



Murate



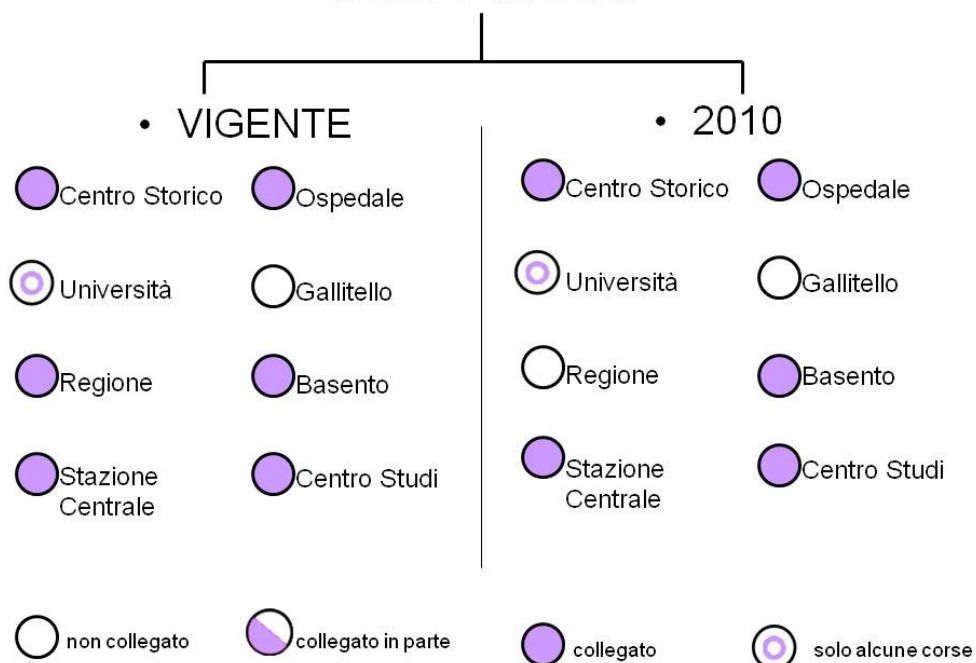
Risorgimento



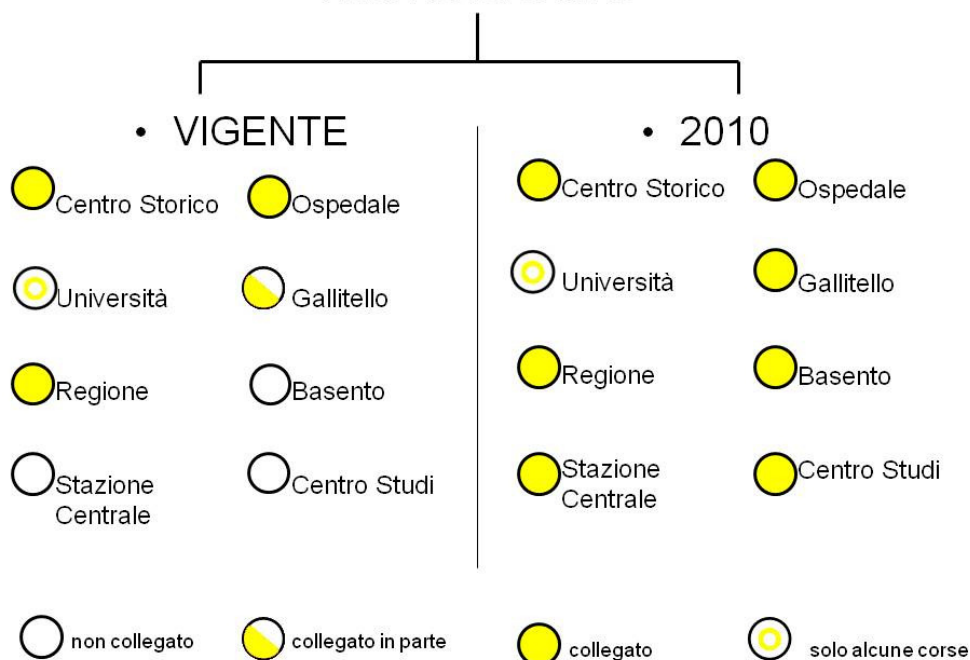
Cocuzzo - Serpentone



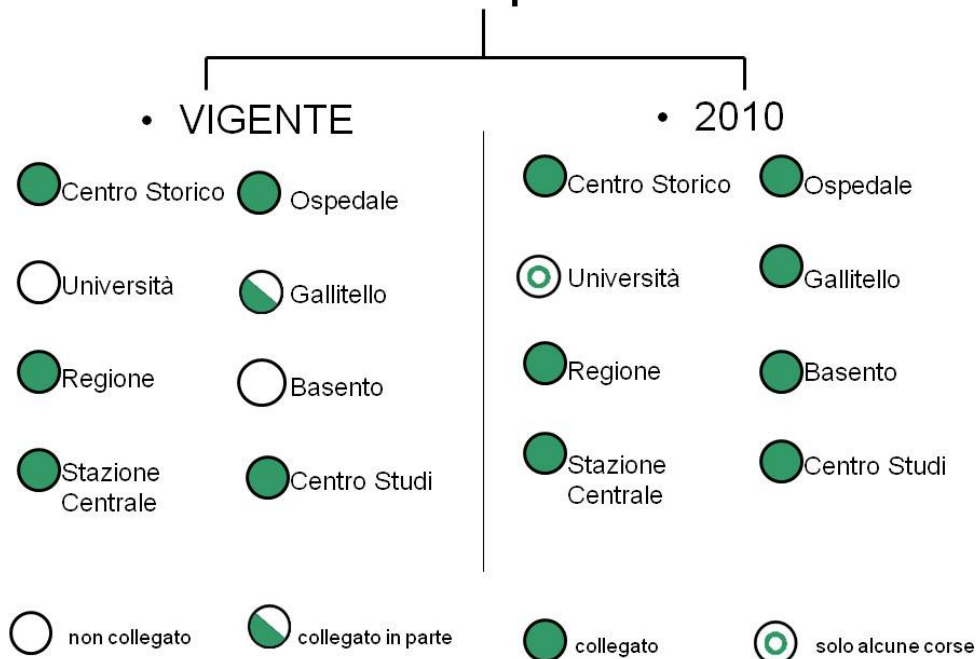
San Rocco



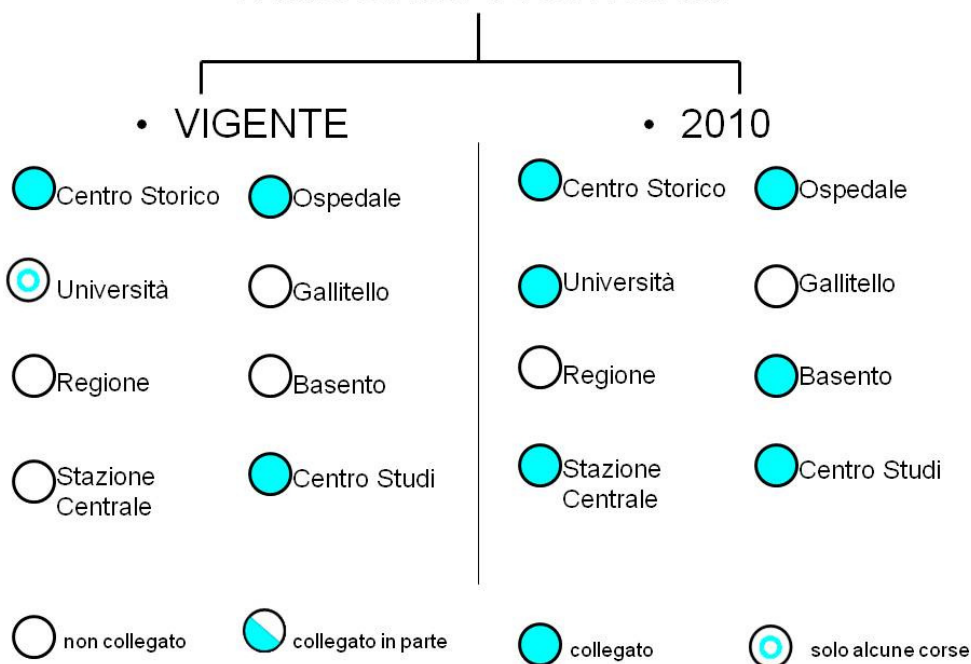
Montereaale



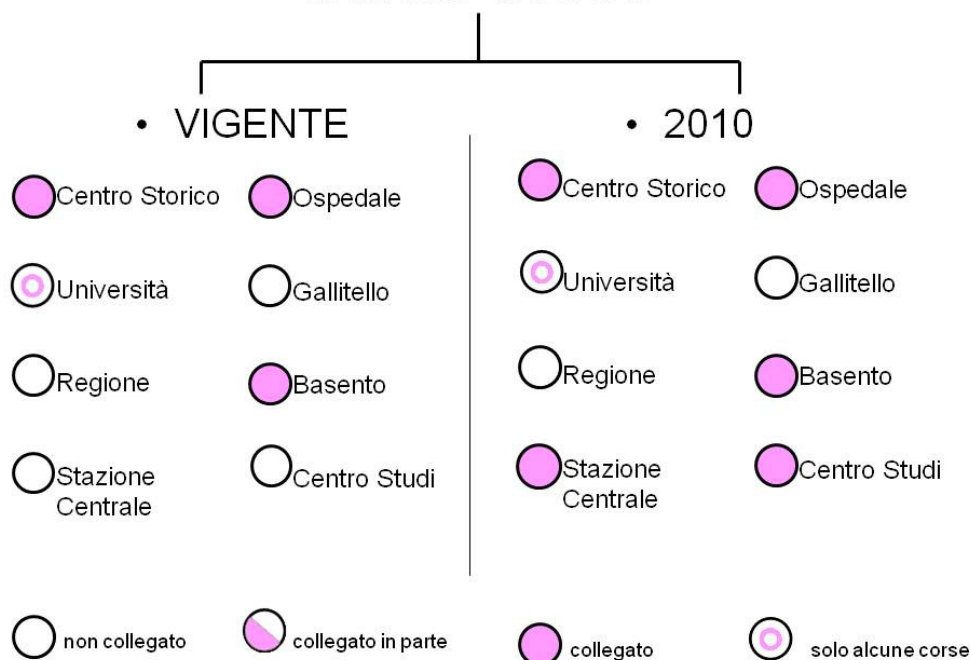
Cep



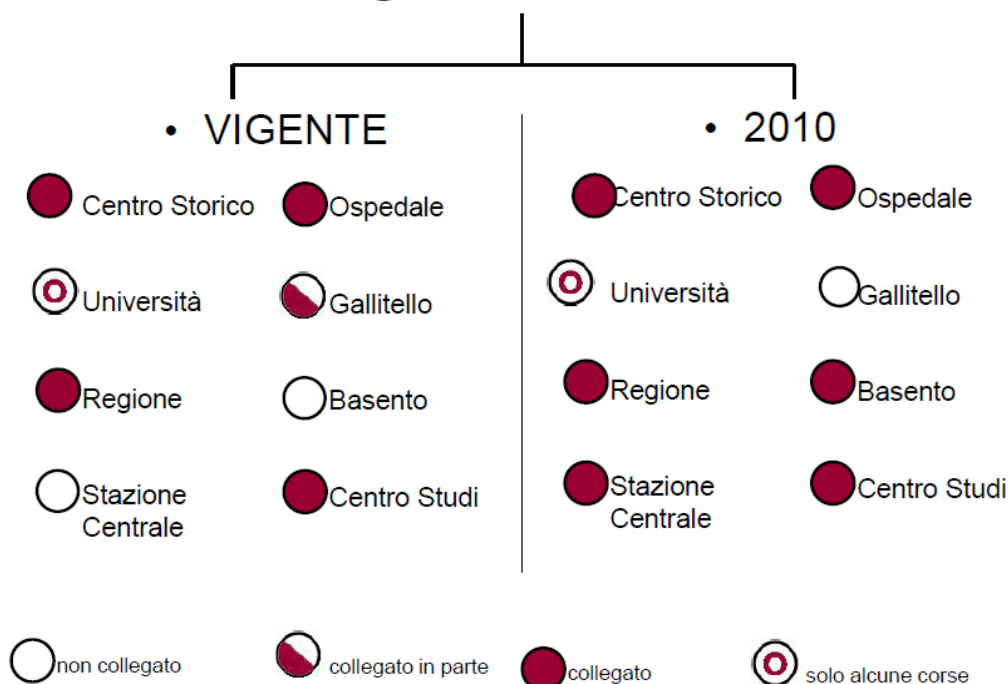
Macchia Romana



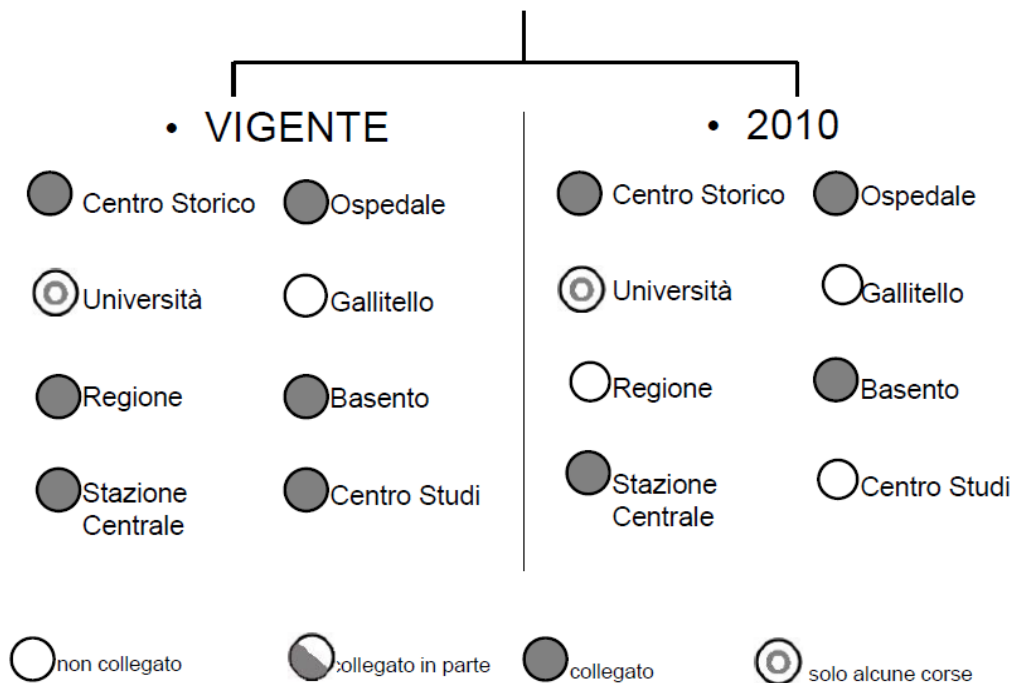
Santa Croce



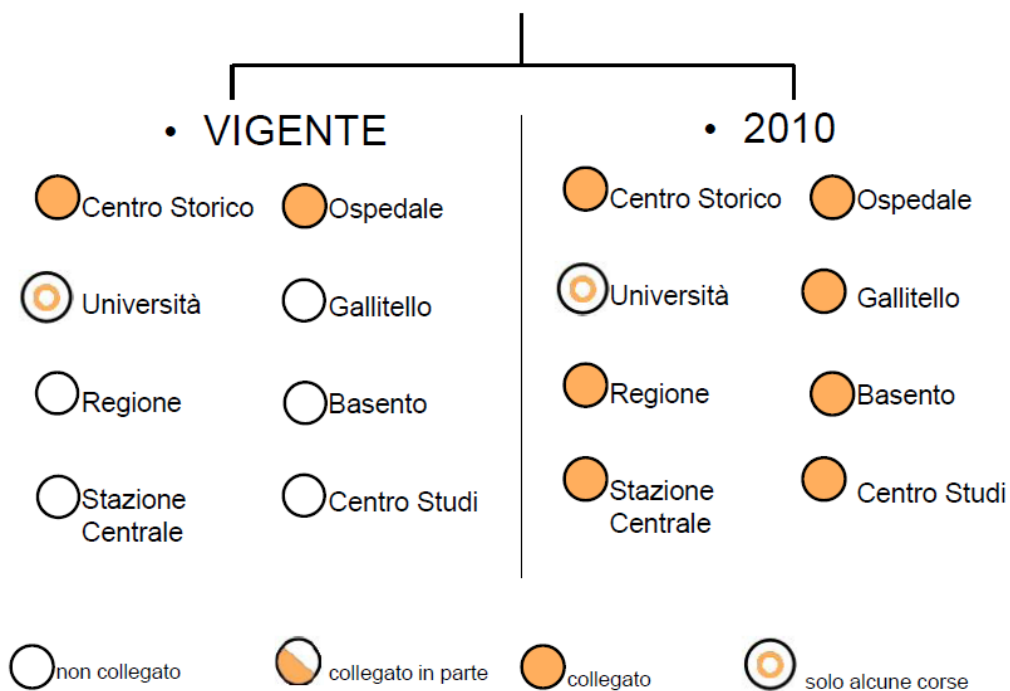
Macchia Giocoli - Malvaccaro



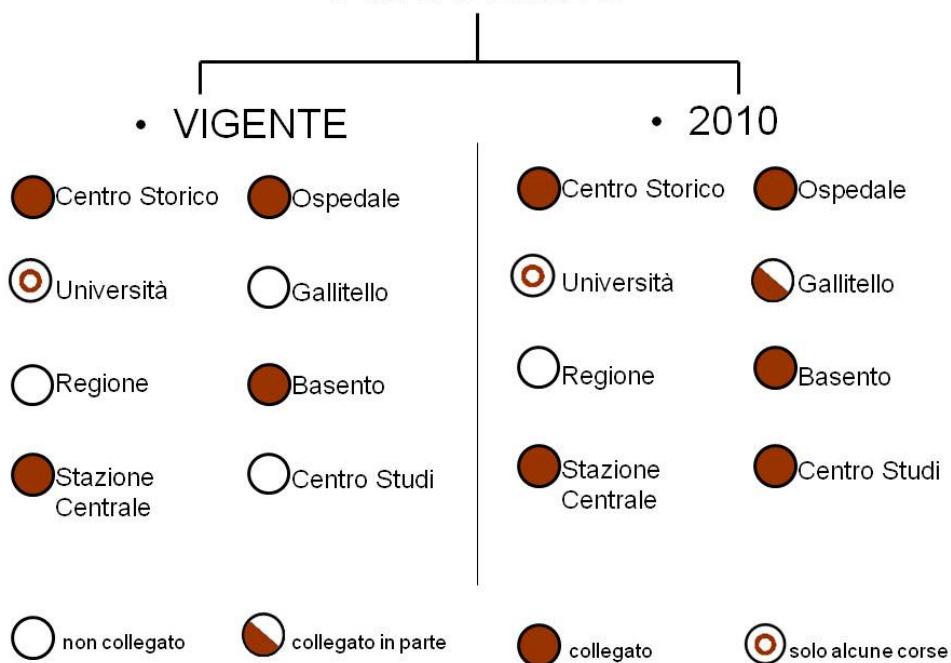
Rione Lucania



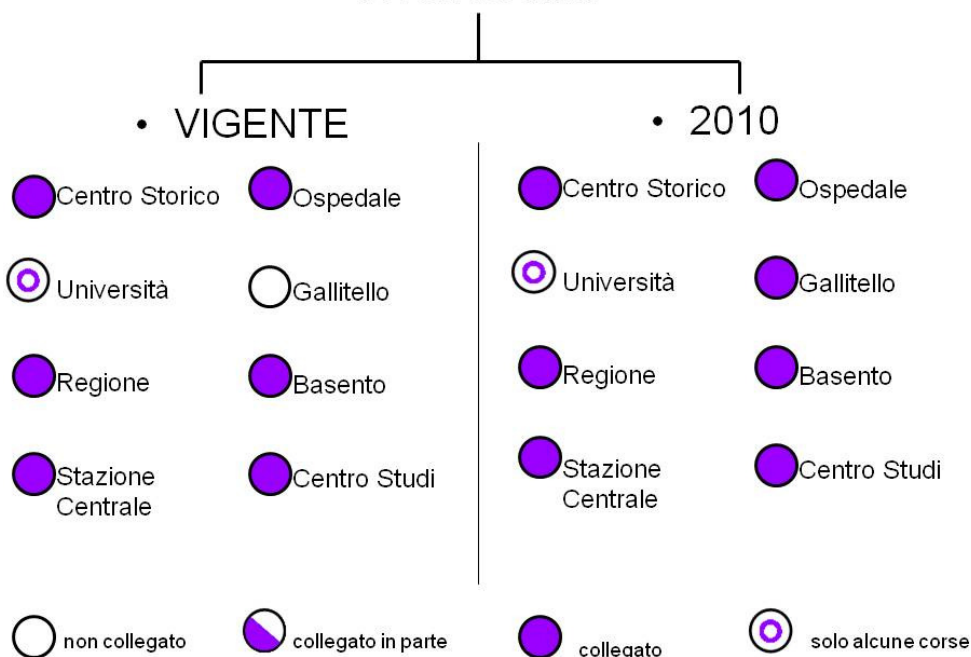
Bucaletto



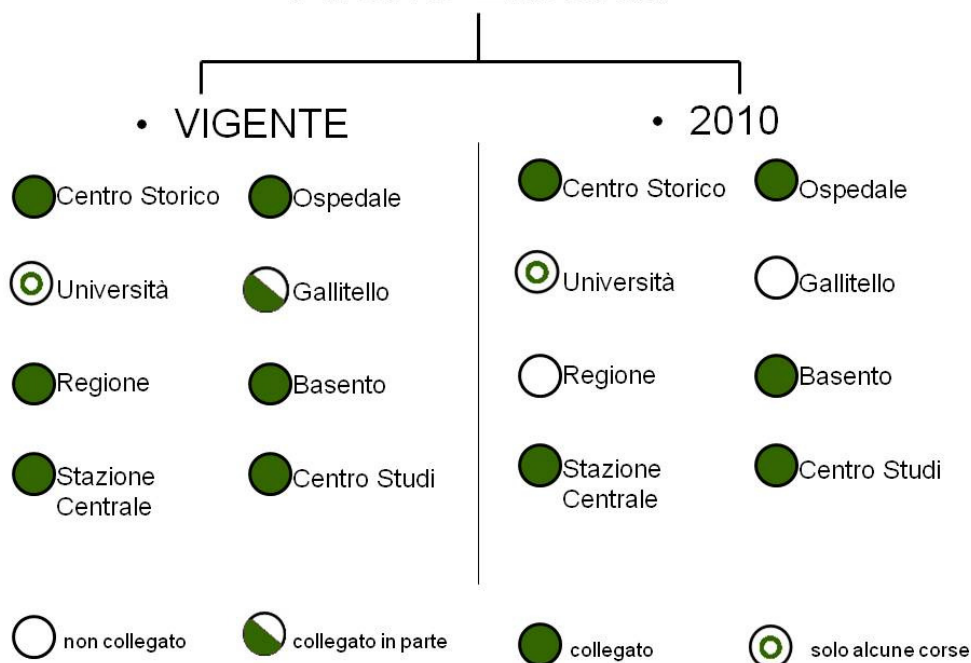
Rossellino



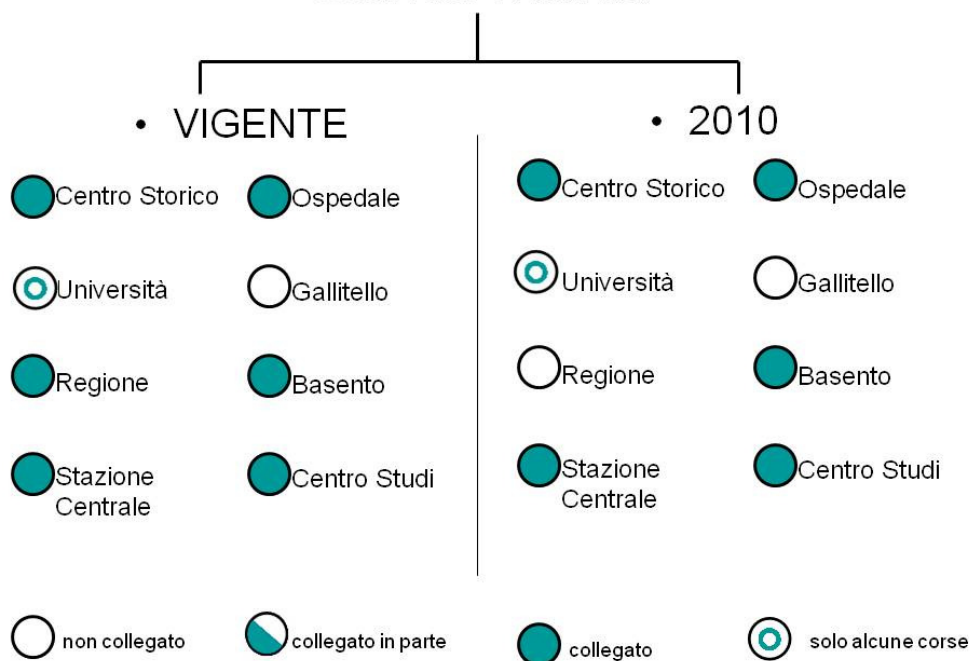
Mancusi



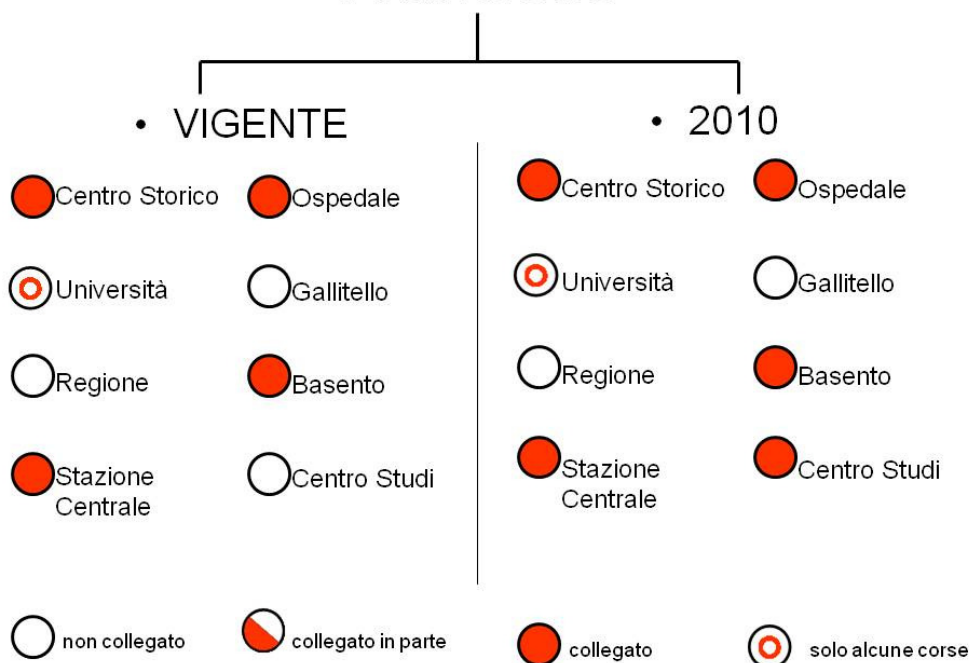
Rione Libertà



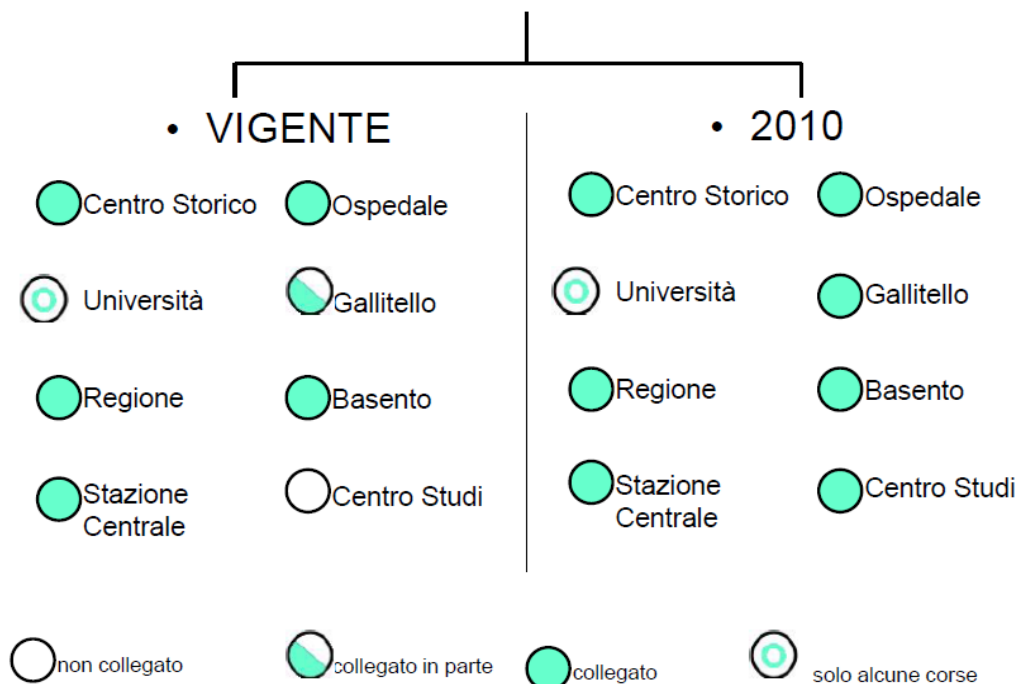
Santa Maria



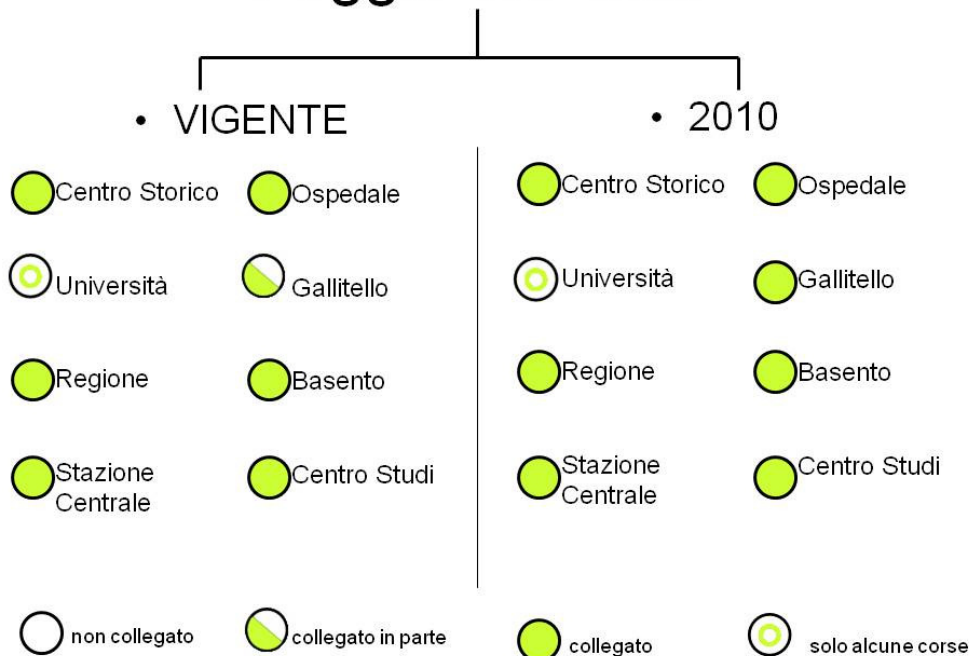
Francioso



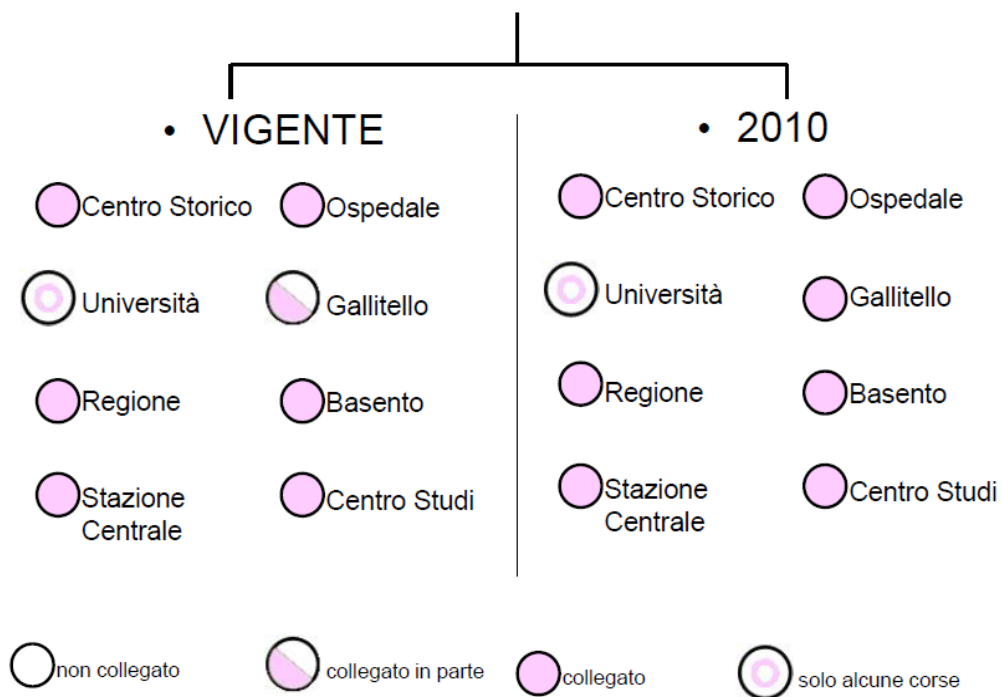
Castello



Poggio Tre Galli



Centro Storico



Linee supplementari scuola - lavoro

Oltre alle 10 linee urbane, il nuovo Programma di Esercizio prevede **5 linee supplementari** tese ad integrare l'offerta del servizio in particolari orari di punta, e cioè quelli compresi tra le 7,30 e le 8,30 e tra le 13,00 e le 14,00 circa. Tale integrazione ha, prioritariamente, la finalità di soddisfare le esigenze di lavoratori e studenti che devono raggiungere gli istituti scolastici e gli uffici pubblici e privati della città.

Per quattro di queste linee sono previste 2 corse al giorno (un'andata e un ritorno), mentre nel caso della linea con capolinea a Macchia Romana, considerato l'elevato numero di abitanti del quartiere, si è raddoppiato il numero di corse.

I tragitti delle linee sono stati pensati in modo da servire gli istituti di istruzione secondaria, che raccolgono un numero elevato di studenti (7606 di cui 3272 residenti a Potenza che per il 35% dichiarano di utilizzare l'autobus) che costituiscono, dunque, una fetta di utenza da soddisfare sempre meglio cercando di fidelizzare la percentuale restante che usa l'auto per recarsi a scuola. Tutte le corse hanno come capolinea il Seminario Maggiore, in modo da raggiungere i due istituti più decentrati della città (il liceo scientifico Pasolini e la succursale dell'istituto Professionale Alberghiero su Via del Seminario Maggiore), servendo inoltre il polo degli uffici regionali.

La tabella che segue riporta il dettaglio degli istituti scolastici con la localizzazione ed il numero di studenti residenti e pendolari:

Istituto scolastico	Alunni	Pendolari	Residenti
Liceo Scientifico "G. Galilei" (Via Anzio)	1133	550	563
Istituto Professionale Alberghiero (Sede centrale a Via Anzio – succursale a Via del Seminario Maggiore)	743	602	199
Istituto Tecnico Commerciale "G. Falcone" (Via Anzio)	462	241	221
Istituto Tecnico Commerciale e per Programmatori "F. S. Nitti" (Via Anzio)	624	377	247
Istituto Magistrale Statale "E. Gianturco" (Via Zara)	900	524	381
Istituto Professionale di Stato per l'industria e l'artigianato "G. Giorgi" (Via Pola)	505	327	178
Istituto Professionale per l'Agricoltura e l'Ambiente "G. Fortunato" (Rione Malvacaro)	174	106	68
Istituto Tecnico Commerciale "L. da Vinci" (Via Ancona)	538	258	280
Istituto Statale d'Arte (Piazza Bonaventura)	310	194	116
Liceo Classico "Quinto Orazio Flacco" (Via Vaccaro)	707	272	435
Istituto Tecnico Industriale "A. Einstein" (Via Don Minozzi)	577	377	200
Istituto Tecnico Statale per Geometri "G. De Lorenzo" (Via Sicilia)	343	239	113
Liceo Scientifico "P. P. Pasolini" (Via del Seminario Maggiore)	590	319	271
Totale	7606	4386	3272

Studenti iscritti – A.S. 2009-2010

(Fonte: Indagine sugli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola – anno 2010)

Come emerge dalla scheda, gli istituti d'istruzione secondaria sono concentrati prevalentemente in quattro zone d'interesse:

- Via Anzio – Rione Poggio Tre Galli: Liceo Scientifico Galilei, Istituto Alberghiero (sede centrale), I.T.C. Falcore, I.T.C. Nitti, I.T.C. Da Vinci;
- Via Zara – Rione Mancusi: Istituto Magistrale (sede centrale e succursale di via Roma), I.P.S.I.A.;
- Rione Santa Maria: Istituto Magistrale (succursale di via Calabria), I.T.G., I.T.IS.;
- Seminario Maggiore - rione Macchia Giocoli: Liceo Scientifico Pasolini, Istituto Alberghiero (succursale), I.P.A.A.

L'Istituto d'Arte e il Liceo Classico Quinto Orazio Flacco sono gli unici collocati in zone diverse dalle quattro individuate, essendo ubicati nel centro storico e in una zona semi-centrale (via Vaccaro).

Le 5 linee immaginate servono, anche utilizzando lo scambio a Viale dell'Unicef con la scala mobile Santa Lucia, tali poli e numerosi rioni della città, seguendo tragitti che integrano quelli delle linee urbane.

Le 5 linee supplementari sono:

- **Linea ROSSA.** Serve principalmente i quartieri di Macchia Romana, Parco Aurora, Risorgimento, Mancusi, il Centro Storico (con la scala mobile Santa Lucia), Cocuzzo, Gallitello fino a raggiungere il Seminario Maggiore.
- **Linea GIALLA.** Serve principalmente i quartieri di Macchia Giocoli, Malvaccaro, Poggio Tre Galli, Risorgimento, Mancusi, il Centro Storico (con la scala mobile Santa Lucia), Cocuzzo, Gallitello fino a raggiungere il Seminario Maggiore.
- **Linea VERDE.** Serve principalmente i quartieri Lucania, S. Rocco, S. Maria, Parco Aurora, CEP, Malvaccaro, Poggio Tre Galli, fino a raggiungere il Seminario Maggiore.
- **Linea BLU.** Serve principalmente i quartieri di Bualetto, Betlemme, Rossellino, il Centro Storico ed il Cocuzzo (con la scala mobile Santa Lucia), Mancusi, Risorgimento, CEP, Poggio Tre Galli, fino a raggiungere il Seminario Maggiore.
- **Linea ARANCIO.** Serve principalmente i quartieri Lucania, Francioso, Libertà, Castello, Murate, il Centro Storico ed il Cocuzzo (con la scala mobile Santa Lucia), Mancusi, Risorgimento, CEP, Poggio Tre Galli, fino a raggiungere il Seminario Maggiore.

Nella tabella sono riassunti i dati chilometrici delle 5 linee e nelle tavole grafiche allegate sono individuati puntualmente i percorsi e le fermate:

LINEA	CAPOLINEA 1	CAPOLINEA 2	PERCORSO	KM
ROSSA	Macchia Romana	Seminario Maggiore	A	10,55
			R	9,87
GIALLA	Macchia Giocoli	Seminario Maggiore	A	11,69
			R	11,80
VERDE	Lucania	Seminario Maggiore	A	9,60
			R	10,27
BLU	Bucale tto	Seminario Maggiore	A	14,98
			R	15,89
ARANCIO	Lucania	Seminario Maggiore	A	10,66
			R	10,09

Complessivamente i chilometri percorsi, in un anno, dalle 5 linee supplementari sono pari a **40.742** (considerando un numero di giornate di servizio pari a 300 gg).

Le linee rurali

Per quel che riguarda le linee rurali, come detto, l'obiettivo che ci si è posti nell'affrontare il loro ridisegno è quello di far scambiare razionalmente il servizio in area urbana con quello rurale, evitando inutili sovrapposizioni. Ad oggi, tale servizio è caratterizzato da una frammentazione sia di percorsi sia di gestione dello stesso (si pensi alla sovrapposizione, in alcuni casi, tra linee suburbane esercite da Co.Tr.A.B. e linee rurali esercite da altre ditte minori di trasporto).

Rimandando ad una fase successiva una compiuta revisione dei tragitti in area rurale, a servizio delle contrade, per verificare anche la possibilità di integrazione con i tragitti svolti dalle linee del trasporto provinciale, si è deciso di confermare l'ipotesi avanzata nel 2008 (17 linee rurali), in cui già si teneva in considerazione l'esigenza di far scambiare il servizio in area urbana con quello rurale.

Per ciascuna contrada si è previsto un collegamento nella fascia mattutina, che assolve prevalentemente la funzione di servizio per gli studenti toccando le aree "scolastiche" della città (Santa Maria e il Centro Studi) ed un collegamento nella fascia pomeridiana (che rappresenta una novità rispetto al servizio vigente).

I percorsi sono stati disegnati in modo da ridurre l'attraversamento dell'area compatta, prevedendo i capolinea nelle aree di scambio più immediate: per le aree a nord si è previsto l'arrivo in prossimità della stazione *FAL Macchia Romana*, per quelle a sud lo scambio è previsto su Viale dell'Unicef (per scambiare con il *Ponte Attrezzato*, impianto oggi rinominato "*Santa Lucia*").

Un discorso a parte meritano le contrade più densamente popolate (Bancone/Giuliano, Giarrossa, Cerreta/Trinità Sicilia, Costa della Gaveta), per le quali sono stati confermati gli stessi criteri di ridisegno (un percorso scolastico, toccando le scuole, ed uno ordinario con capolinea nei punti più immediati di scambio), ma si sono ipotizzate corse giornaliere più frequenti rispetto alle altre linee rurali.

In particolare si è ipotizzato per la maggior parte delle linee un numero di 2 corse mattutine (1 andata e 1 ritorno) e due corse pomeridiane (1 andata e 1 ritorno); per le 4 linee che servono le contrade più popolate si è ipotizzato di garantire 2 corse mattutine (1 andata e 1 ritorno) e 16 corse pomeridiane (8 andate e 8 ritorni).

Complessivamente il numero di chilometri delle 17 rurali, disegnate nel 2008, ammonta a 565.416. Questa soglia massima di chilometri da attribuire alle linee rurali è quella che si intende mantenere anche nella versione definitiva, in via di ultimazione, dei percorsi per la proposta di nuovo programma di esercizio.

La tabella che segue riporta i tragitti delle 17 linee rurali (come da Programma di Esercizio, approvato nel 2008):

1

Avigliano Scalo - Stazione FAL Macchia Romana (Ordinario - Andata)

Avigliano Scalo CL, Stompagno, Lavangone, Lagatone, Via De Coubertain, Stazione FAL Macchia Romana CL.

Stazione FAL Macchia Romana - Avigliano Scalo (Ritorno - Ordinario)

Stazione FAL Macchia Romana CL, Via De Coubertain, Lagatone, Stompagno, Avigliano Scalo CL.

Avigliano Scalo - Ponte Attrezzato Rione Cocuzzo (Scolastico - Andata)

Avigliano Scalo CL, Stompagno, Lagatone, Via De Coubertain, Via Don Minozzi, Via Lazio, Via Angilla Vecchia, Viale Firenze, Via Anzio, Via Tammone, Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) CL.

Ponte Attrezzato Rione Cocuzzo - Avigliano Scalo (Scolastico - Ritorno)

Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) CL, Via Tammone, Via Anzio, Viale Firenze, Via Di Giura, Via Don Minozzi, Via Lazio, Via Ciccotti, Via De Coubertain, Lagatone, Stompagno, Avigliano Scalo CL.

2

C.da Bancone - Stazione FAL Macchia Romana (Ordinario - Andata)

C.da Bancone CL, Canaletto, Torretta, C.da Botte, Via delle Medaglie Olimpiche, Via Petrone, Ospedale, Via Petrone, Via Di Giura, Viale Firenze, Via Milano, Via Roma, Ponte Attrezzato (Viale Dell'Unicef) CL.

Stazione FAL Macchia Romana - C.da Bancone (Ordinario - Ritorno)

Ponte Attrezzato (Viale Dell'Unicef), Via Roma, Via Milano, Viale Firenze, Via Di Giura, Via Petrone, Ospedale, Via Petrone, Via delle Medaglie Olimpiche, C.da Botte, Torretta, Canaletto, C.da Bancone CL.

C.da Bancone - Ponte Attrezzato Rione Cocuzzo (Scolastico - Andata)

C.da Bancone CL, Canaletto, Torretta, C.da Botte, Via delle Medaglie Olimpiche, Via Don Minozzi, Via Lazio, Via Ciccotti, Via Angilla Vecchia, Viale Firenze, Via Anzio, Via Tammone, Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) CL.

Ponte Attrezzato Rione Cocuzzo - C.da Bancone (Scolastico - Ritorno)

Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) CL, Via Tammone, Via Anzio, Viale Firenze, Via Di Giura, Via Don Minozzi, Via Lazio, Via Ciccotti, Via delle Medaglie Olimpiche, C.da Botte, Torretta, Canaletto, C.da Bancone CL.

3

Cerreta - Stazione FAL Macchia Romana (Ordinario - Andata)

Cerreta CL, Trinità Sicilia, Via Ancona, Viale Firenze, Via Di Giura, Stazione FAL Macchia Romana CL.

Stazione FAL Macchia Romana - Cerreta (Ordinario - Ritorno)

Stazione FAL Macchia Romana CL, Via Di Giura, Viale Firenze, Via Ancona, Trinità Sicilia, Cerreta CL.

Cerreta - Via Anzio (Scolastico - Andata)

Cerreta CL, Trinità Sicilia, Via Ancona, Viale Firenze, Via Anzio (Istituto Alberghiero) CL.

Via Anzio - Cerreta (Scolastico - Ritorno)

Via Anzio (Istituto Alberghiero) CL, Viale Firenze, Via Ancona, Trinità Sicilia, Cerreta CL.

4

C.da Ciciniello - Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) (Ordinario - Andata)

C.da Ciciniello CL, Viale del Basento, Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) CL.

Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) - C.da Ciciniello (Ordinario - Ritorno)

Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) CL, Viale del Basento, C.da Ciciniello CL.

C.da Ciciniello - San Rocco (Scolastico - Andata)

C.da Ciciniello CL, Viale del Basento, Via del Gallitello, Via della Regione Basilicata, Via Ligure, Via Anzio, Viale Firenze, Via Di Giura, Via Don Minozzi, Via Lazio, Via Ciccotti, Via Cavour, San Rocco CL.

San Rocco - C.da Ciciniello (Scolastico - Ritorno)

San Rocco CL, Via Cavour, Via Ciccotti, Via Di Giura, Viale Firenze, Via Anzio, Via della Regione Basilicata, Via del Gallitello, Viale del Basento, C.da Ciciniello CL.

5

C.da Cortese - Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) (Ordinario - Andata)

C.da Cortese CL, C.da Dragonara, C.da Valle Paradiso, Via della Regione Basilicata, Via Anzio, Via Tammone, Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) CL.

Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) - C.da Cortese (Ordinario - Ritorno)

Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) CL, Via Tammone, Via Anzio, Via della Regione Basilicata, C.da Valle Paradiso, C.da Dragonara, C.da Cortese CL.

C.da Cortese - San Rocco (Scolastico - Andata)

C.da Cortese CL, C.da Dragonara, C.da Valle Paradiso, Via del Seminario Maggiore, Via della Regione Basilicata, Via Ligure, Via Anzio, Viale Firenze, Via Di Giura, Via Don Minozzi, Via Lazio, Via Ciccotti, Via Cavour, San Rocco CL.

San Rocco - C.da Cortese (Scolastico - Ritorno)

San Rocco CL, Via Cavour, Via Ciccotti, Via Di Giura, Viale Firenze, Via Anzio, Via della Regione Basilicata, Via del Seminario Maggiore, C.da Valle Paradiso, C.da Dragonara, C.da Cortese CL.

6

Costa della Gaveta - Via della Regione Basilicata (Ordinario/Scolastico - Andata)

Costa della Gaveta CL, Via Appia, Via Giovanni XXIII, Via Don Addezio, Via delle Medaglie Olimpiche, Via Di Giura, Viale Firenze, Via Anzio, Via della Regione Basilicata CL.

Via della Regione Basilicata - Costa della Gaveta (Ordinario/Scolastico - Ritorno)

Via della Regione Basilicata CL, Via Anzio, Via Ligure Viale Firenze, Via Di Giura, Via delle Medaglie Olimpiche, Via Giovanni XXIII, Via Don Addezio, Via Appia, Costa della Gaveta CL.

7

C.da Cugno del Finocchio - Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) (Ordinario - Andata)

C.da Cugno del Finocchio CL, C.da Poggio Cavallo, Viale del Basento, Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) CL.

Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) - C.da Cugno del Finocchio (Ordinario - Ritorno)

Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) CL, Viale del Basento, C.da Poggio Cavallo, C.da Cugno del Finocchio CL.

C.da Cugno del Finocchio - San Rocco (Scolastico - Andata)

C.da Cugno del Finocchio CL, C.da Poggio Cavallo, Viale del Basento, Via del Gallitello, Via della Regione Basilicata, Via Ligure, Via Anzio, Viale Firenze, Via Di Giura, Via Don Minozzi, Via Lazio, Via Ciccotti, Via Cavour, San Rocco CL.

San Rocco - C.da Cugno del Finocchio (Scolastico - Ritorno)

San Rocco CL, Via Cavour, Via Ciccotti, Via Di Giura, Viale Firenze, Via Anzio, Via della Regione Basilicata, Via del Gallitello, Viale del Basento, C.da Poggio Cavallo, C.da Cugno del Finocchio CL.

8

C.da Cugno delle Brece - Stazione FAL Macchia Romana (Ordinario - Andata)

C.da Cugno delle Brece CL, Piani del Mattino, Via De Coubertain, Stazione FAL Macchia Romana CL.

Stazione FAL Macchia Romana - C.da Cugno delle Brece (Ordinario - Ritorno)

Stazione FAL Macchia Romana CL, Via De Coubertain, Piani del Mattino, C.da Cugno delle Brece CL.

C.da Cugno delle Brece - Via Anzio (Scolastico - Andata)

C.da Cugno delle Brece CL, Piani del Mattino, Via De Coubertain, Via Don Minozzi, Via Lazio, Via Ciccotti, Via Di Giura, Viale Firenze, Via Anzio (Istituto Alberghiero) CL.

Via Anzio - C.da Cugno delle Brece (Scolastico - Ritorno)

Via Anzio (Istituto Alberghiero) CL, Viale Firenze, Via Di Giura, Via Don Minozzi, Via Lazio, Via Ciccotti, Via De Coubertain, Piani del Mattino, C.da Cugno delle Brece CL.

9

Demanio San Gerardo - Stazione FAL Macchia Romana (Ordinario - Andata)

Demanio San Gerardo CL, Bosco Piccolo, Bosco Grande, Barrata, Piani di Zuccherò, Via De Coubertain, Stazione FAL Macchia Romana CL.

Stazione FAL Macchia Romana - Demanio San Gerardo (Ordinario - Ritorno)

Stazione FAL Macchia Romana CL, Via De Coubertain, Piani di Zuccherò, Barrata, Bosco Grande, Bosco Piccolo, Demanio San Gerardo CL.

Demanio San Gerardo - Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) (Scolastico - Andata)

Demanio San Gerardo CL, Bosco Piccolo, Bosco Grande, Barrata, Piani di Zuccherò, Via De Coubertain, Via Di Giura, Viale Firenze, Via Anzio, Via Tammone, Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) CL.

Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) - Demanio San Gerardo (Scolastico - Ritorno)

Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) CL, Via Tammone, Via Anzio, Viale Firenze, Via Di Giura, Via De Coubertain, Piani di Zuccherò, Barrata, Bosco Grande, Bosco Piccolo, Demanio San Gerardo CL.

10

Giarrossa Falcinella - Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) (Ordinario - Andata)

Giarrossa Falcinella, Viale del Basento, Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) CL.

Ponte Attrezzato Viale Dell'Unicef - Giarrossa Falcinella (Ordinario - Ritorno)

Ponte Attrezzato Viale Dell'Unicef CL, Viale del Basento, Giarrossa Falcinella CL.

11

Giarrossa Ravizzone - Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) (Ordinario - Andata)

Giarrossa Ravizzone CL, C.da Dragonara, Via del Gallitello, Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) CL.

Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) - Giarrossa Ravizzone (Ordinario - Ritorno)

Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) CL, Via del Gallitello, C.da Dragonara, Giarrossa Ravizzone CL.

Giarrossa Ravizzone - Via Anzio (Scolastico - Andata)

Giarrossa Ravizzone CL, C.da Dragonara, Via del Gallitello, Via della Regione Basilicata, Via Anzio (Istituto Alberghiero) CL.

Via Anzio - Giarrossa Ravizzone (Scolastico - Ritorno)

Via Anzio (Istituto Alberghiero) CL, Via della Regione Basilicata, C.da Dragonara, Giarrossa Ravizzone CL.

12

C.da Botte - Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) (Ordinario/Scolastico - Andata)

C.da Botte CL, Via De Coubertain, Via Petrone, Ospedale, Via Petrone, Via Di Giura, Viale Firenze, Via Milano, Via Roma, Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) CL.

Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) - C.da Botte (Ordinario/Scolastico - Ritorno)

Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) CL, Via Milano, Via Trieste, Via Angilla Vecchia, Viale Firenze, Via Di Giura, Via Petrone, Ospedale, Via Petrone, Via De Coubertain, C.da Botte CL.

13

C.da Marrucaro - Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) (Ordinario - Andata)

C.da Marrucaro CL, C.da Pian Cardillo, Via dell'Elettronica, Via della Chimica, Via della Fisica, Viale del Basento, Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) CL.

Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) - C.da Marrucaro (Ordinario - Ritorno)

Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) CL, Viale del Basento, Via della Fisica, Via della Chimica, Via dell'Elettronica, C.da Pian Cardillo, C.da Marrucaro CL.

C.da Marrucaro - Via Anzio (Scolastico - Andata)

C.da Marrucaro CL, C.da Pian Cardillo, Via dell'Elettronica, Via della Chimica, Via della Fisica, Viale del Basento, Via del Gallitello, Via della Regione Basilicata, Via Anzio (Istituto Alberghiero) CL.

Via Anzio - C.da Marrucaro (Scolastico - Ritorno)

Via Anzio (Istituto Alberghiero) CL, Via della Regione Basilicata, Via del Gallitello, Viale del Basento, Via della Fisica, Via della Chimica, Via dell'Elettronica, C.da Pian Cardillo, C.da Marrucaro CL.

14

Montocchio - Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) (Ordinario - Andata)

Montocchio CL, Via Ancona, Via Messina, Viale Firenze, Via Milano, Via Roma, Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) CL.

Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) - Montocchio (Ordinario - Ritorno)

Ponte Attrezzato (Viale dell'Unicef) CL, Via Roma, Via Zara, Via Trieste, Via Venezia, Via Angilla Vecchia, Viale Firenze, Via Messina, Via Ancona, Montocchio CL.

Montocchio - Via Anzio (Scolastico - Andata)

Montocchio CL, Via Ancona, Via Messina, Viale Firenze, Via Anzio (Istituto Alberghiero) CL.

Via Anzio - Montocchio (Scolastico - Ritorno)

Via Anzio (Istituto Alberghiero) CL, Via Sabbioneta, Via Ancona, Montocchio CL.

15

San Luca Branca - San Rocco (Ordinario - Andata)

San Luca Branca CL, Forte Pallareta, Montegrosso, Marrucaro, Caira, Basentana, Via Appia, San Rocco CL.

San Rocco - San Luca Branca CL (Ordinario - Ritorno)

San Rocco CL, Via Appia, Basentana, Caira, Marrucaro, Montegrosso, Forte Pallareta, San Luca Branca CL.

San Luca Branca - Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) (Scolastico - Andata)

San Luca Branca CL, Forte Pallareta, Montegrosso, Marrucaro, Caira, Basentana, Via Appia, Via Cavour, Via Ciccotti, Via Di Giura, Viale Firenze, Via Anzio, Via Tammone, Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) CL.

Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) - San Luca Branca

Via Tammone, Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) CL, Via Anzio, Viale Firenze, Via Di Giura, Via Don Minozzi, Via Lazio, Via Ciccotti, Via Cavour, Via Appia, Basentana, Caira, Marrucaro, Montegrosso, Forte Pallareta, San Luca Branca CL.

16

San Nicola - Stazione FAL Macchia Romana (Ordinario - Andata)

San Nicola CL, Macchia Capraia, Chiangali, San Francesco, Piani di Zuccherò, Via De Coubertain, Stazione FAL Macchia Romana CL.

Stazione FAL Macchia Romana - San Nicola (Ordinario - Ritorno)

Stazione FAL Macchia Romana CL, Via De Coubertain, Piani di Zuccherò, San Francesco, Chiangali, Macchia Capraia,

San Nicola CL.

San Nicola - Via Anzio (Scolastico – Andata)

San Nicola CL, Macchia Capraia, Chiangali, San Francesco, Piani di Zuccherò, Via Pierre de Coubertain, Via Don Minozzi, Via Lazio, Via Ciccotti, Via Angilla Vecchia, Viale Firenze, Via Anzio (Istituto Alberghiero) CL.

Via Anzio - San Nicola (Scolastico - Ritorno)

Via Anzio (Istituto Alberghiero) CL, Viale Firenze, Via Di Giura, Via Don Minozzi, Via Lazio, Via Ciccotti, Via De Coubertain, Piani di Zuccherò, San Francesco, Chiangali, Macchia Capraia, San Nicola CL.

17

Tiera Tufaroli – San Rocco (Ordinario - Andata)

Complanari (bivio Addesio) CL, Tiera di Vaglio, Tiera Tufaroli, Via Appia, San Rocco CL.

San Rocco - Tiera Tufaroli (Ordinario - Ritorno)

San Rocco CL, Via Appia, Complanari (bivio Addesio), Tiera Tufaroli, Tiera di Vaglio, Complanari (bivio Addesio) CL.

Tiera Tufaroli - Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) (Scolastico – Andata)

Complanari (bivio Addesio) CL, Tiera di Vaglio, Tiera Tufaroli, Via Appia, Via Cavour, Via Ciccotti, Via Di Giura, Viale Firenze, Via Anzio, Via Tammone, Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) CL.

Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) - Tiera Tufaroli

Ponte Attrezzato (Rione Cocuzzo) CL, Via Tammone, Via Anzio, Viale Firenze, Via Di Giura, Via Don Minozzi, Via Lazio, Via Ciccotti, Via Cavour, Via Appia, Complanari (bivio Addesio), Tiera Tufaroli, Tiera di Vaglio, Complanari (bivio Addesio) CL.

I NUMERI DEL NUOVO PROGRAMMA

Come ampiamente sottolineato, l'obiettivo di fondo nel ridisegno delle linee è stato quello di trovare il giusto equilibrio tra numero complessivo di chilometri e qualità del servizio offerto.

Le tabelle che seguono riportano il totale dei chilometri della presente proposta di servizio su gomma, mettendo confronto i dati del programma vigente e del programma 2008.

Linee urbane	Corse Feriali	Corse Festive	Km Totali
Linea 1 Stazione – Ospedale – Università	A: 26 R: 27	A: 18 R: 17	131.070,3
Linea 2 Stazione – Unicef – Macchia Romana	A: 27 R: 27	A: 15 R: 14	
Linea 3 Stazione – Don Bosco – Macchia Giocoli	A: 26 R: 26	A: 15 R: 14	143.607,5
Linea 4 Parigi – Don Bosco – Università	A: 28 R: 28	A: 18 R: 17	
Linea 5 Regione – Cocuzzo – Università	A: 22 R: 21	A: 12 R: 11	159.071,2
Linea 6 Università – Rossellino – Bucaletto	A: 20 R: 21	A: 12 R: 11	
Linea 7 Stazione – Lucania – S.A. La Macchia	A: 27 R: 26	A: 12 R: 11	210.278,4
Linea 8 Zara – Murate – Gallitello	A: 27 R: 28	A: 18 R: 17	
Linea Cento Scale	31	19	148.594,4
Linea Basento	21	0	73.488,6
TOTALE LINEE URBANE			1.469.669
Linee supplementari scuola-la voro	Corse Feriali		Km Totali
Linea rossa Macchia Romana – Cocuzzo – Seminario	A: 2	R: 2	12.249,1
Linea gialla Macchia Giocoli – Poggio Tre Galli – Seminario	A: 1	R: 1	7.046,5
Linea verde Lucania – Malvaccaro – Seminario	A: 1	R: 1	5.961,7
Linea blu Bucaletto – Rossellino – Seminario	A: 1	R: 1	9.259,5
Linea arancio Lucania – Murate – Seminario	A: 1	R: 1	6.225,2
TOTALE LINEE SUPPLEMENTARI SCUOLA-LAVORO			40.742
Linee rurali			565.416
TOTALE COMPLESSIVO Km			2.075.827

In totale l'attuale proposta equivale ad un complessivo numero di chilometri pari a poco più di 2.000.000 contro i quasi 2.500.000 attuali e del programma approvato dal Consiglio Comunale nel 2008 ma mai entrato in vigore.

PROGRAMMA di ESERCIZIO					
VIGENTE		2008		ipotesi 2010	
linee	km	linee	km	linee	km
10 urbane	1.759.757,95	13 urbane + navette	1.837.521,98	10 urbane	1.469.669
5 suburbane	310.618,10	2 notturne	42.055,27		
5 scolastiche	27.178,15	5 scolastiche	25.477,52	5 supplementari scuola-lavoro	40.742
totale	2.097.554,20	totale	1.905.054,77	totale	1.510.411
24 rurali	382.413	17 rurali	565.416	17 rurali	565.416
km complessivi	2.479.967,20	km complessivi	2.470.470,77	km complessivi	2.075.827

Dati chilometrici di sintesi, relativi al Programma vigente, all'ipotesi del 2008 ed alla nuova proposta.

I COSTI DEL PROGETTO

Il nuovo programma di esercizio ha come obiettivo la razionalizzazione dell'intero sistema e l'incremento dell'utenza del trasporto pubblico. Nel ridefinire le linee del TPL, nei tracciati urbani, rurali ed in quelli supplementari (scolastici e per gli spostamenti sistematici), si è tentato di mantenere un equilibrio tra investimento pubblico sostenibile per l'Amministrazione e qualità del servizio da offrire.

Uno dei criteri alla base del ridisegno è stato quello di far scambiare razionalmente le linee urbane con quelle rurali, evitando le inutili sovrapposizioni del servizio oggi vigente e riconoscendo un corrispettivo chilometrico differenziato per le due tipologie di tragitti.

Ad oggi il costo chilometrico urbano è pari a 2,848 €/Km (valore contrattuale originario che deriva dal costo standard determinato da Regione Basilicata in 5.300 €/Km) al quale va sommato il risultato degli adeguamenti contrattuali concessi dall'Amministrazione che vanno a determinare un valore di circa 3,25 €/Km⁵ al netto degli incassi da bigliettazione. Quello rurale è pari, mediamente, a 1,03 €/Km.

Nella presente proposta, i chilometri delle linee urbane sono pari a circa 1.500.000 e quelli delle rurali a circa 565.000.

Fermo restante il costo standard determinato da Regione cui si faceva riferimento, ci si è posti il problema di come determinare un nuovo parametro cui riferirsi. Tale parametro va inteso come **costo congruo che un operatore mediamente efficiente sarebbe forzato a realizzare in un contesto concorrenziale**.

Normalmente, per la determinazione del costo standard è necessario individuare le tipologie di costo proprie del servizio:

- Costi del personale (personale diretto – conducenti e controllori – e personale indiretto);
- Carburante;
- Manutenzione;
- Costi assicurativi;
- Costi commerciali;
- Ammortamenti⁶;
- Costo opportunità del capitale investito, inteso come *una normale remunerazione del capitale, quella che giustificherebbe un interesse di soggetti privati operanti in un contesto di concorrenza nel o per il mercato*.

È noto che il costo maggiormente incidente è rappresentato da quello del personale che, generalmente, rappresenta il 60% - 65% di quello totale del servizio.

Un parametro di costo medio per unità lavorativa, utilizzato comunemente nelle stime, è pari a circa € 37.000,00 annui.

La previsione del **fabbisogno di personale** necessario giornalmente allo svolgimento del nuovo servizio è stata fatta, con criteri di prudenza, tenendo conto del numero dei turni lavorativi medi di un giorno feriale. Tale approccio induce a ritenere nel numero di **60 unità/giorno** quello

⁵ Nostra elaborazione da dati rendiconto Co.TrA.B. 2009.

⁶ Pur considerando la situazione reale di Potenza, caratterizzata da un parco rotabile sufficientemente vecchio da essere totalmente ammortizzato (costo di ammortamento pari a zero) e dal fatto che i mezzi sono stati acquisiti con finanziamenti pubblici a fondo perduto e non possono essere portati a costi, le modalità utilizzate correntemente per la stima di costi standard indicano di considerare comunque questa voce come valore di rimpiazzo, per tener conto del costo sociale dei servizi offerti e per permettere in prospettiva il ripristino dei mezzi.

sufficiente a gestire il servizio. Una stima dell'incidenza delle giornate di riposo, delle ferie, delle assenze per malattia ed altre cause ci ha portato a ritenere congrua una maggiorazione del 50% del dato di partenza e, quindi, a considerare nel **numero di 90 unità quello sufficiente a far fronte al complesso delle linee programmate**. Tale numero può comprendere il personale amministrativo e quello dedicato a funzioni di monitoraggio e controllo.

Tali valori sono anche confermati dai dati storici dell'attuale azienda che gestisce il servizio di TPL a Potenza. Nell'ultimo rendiconto relativo all'anno 2009 il numero complessivo del personale in servizio è pari a 133 unità. Di queste, circa 20 risultano impiegate nei sistemi di scale mobili (nel 2009 erano 2 gli impianti in funzione, per un numero totale di 6 addetti su 2,5 turni lavorativi); le restanti 113 unità risultano impiegate per il trasporto su gomma. Rapportando il numero complessivo dei chilometri percorsi in un anno a quello del personale (2.000.000/113) si ottiene un valore pari a circa 17.000 chilometri annui per unità lavorativa. Ciò ci consente di parametrare il fabbisogno di personale che è funzione del numero di chilometri del nuovo progetto (1.500.000); si determina un totale di circa 90 unità annue, a conferma del dato stimato considerando i turni medi giornalieri necessari allo svolgimento del nuovo Programma di Esercizio.

In sostanza il costo del personale (con 90 unità) ammonterebbe a circa € 3.300.000,00.

Le altre voci di costo incidono mediamente per le seguenti percentuali:

- per il carburante, si può stimare un valore ricompreso tra il 11% ed il 12%. Ciò trova conferma nel dato, utilizzato nelle stime parametriche dei costi di un servizio di trasporto⁷, che si attesta sul 7% e che, nel caso potentino, viene adeguato in considerazione delle condizioni orografiche del territorio, degli alti consumi dei mezzi (i $\frac{3}{4}$ dei mezzi sono immatricolati prima del 2000) e della lievitazione dei prezzi del carburante negli ultimi anni;
- per la voce "materiali e servizi vari" (che ricomprende le voci di manutenzione, costi commerciali, costi assicurativi, ammortamenti), si può stimare un valore compreso tra il 17% ed il 20%. Sono ricompresi in tali costi quelli dei ricambi, della manutenzione ordinaria e del costo del lavoro, delle locazioni ed utenze relative, assicurazioni e tasse di proprietà;
- per la voce "costo opportunità del capitale", si può stimare una percentuale ricompresa tra 9% e 12%.

In totale il **costo standard** stimato ricompreso in un intervallo tra circa € 5.100.000,00 e 5.550.000,00 (a seconda che si consideri, rispettivamente, un'incidenza della voce personale del 65% o del 60%). Tale valore, rapportato al numero di chilometri del progetto (1.500.000), determinerebbe il parametro del **costo del servizio** in un intervallo tra circa 3,40 €/km – 3,70 €/Km.

Tale valore ottenuto risulta in linea con l'attuale costo del servizio di TPL a Potenza (3,45 €/km comprensivo dei ricavi). Ad oggi, il contributo chilometrico riconosciuto al gestore si attesta intorno a 3,25 €/km perché i ricavi coprono solo il 5% del costo totale del servizio.

Partendo da tali considerazioni, si ritiene opportuno e congruo ipotizzare come corrispettivo un valore pari ad **2,80 €/Km** per le linee urbane, non ritenendo credibile pensare di raggiungere nel breve termine la percentuale stabilita nel Decreto Burlando (i ricavi devono coprire il 35% dei costi) e, dunque, non è proponibile oggi riconoscere un costo chilometrico compensativo che rappresenti effettivamente il 65% del costo chilometrico standard stimato.

⁷ M. Sebastiani, "Federalismo fiscale e trasporto pubblico locale: costi standard e finanziamento pubblico. Nuove opportunità per la politica industriale?", novembre 2009.

Tra qualche anno, attuando politiche tariffarie opportune e cercando di conquistare una fetta di utenti sempre maggiore, si potrà tendere alla percentuale prevista per legge, con un incremento proporzionale del rapporto ricavi/costi ed un riequilibrio del corrispettivo chilometrico da riconoscere al gestore. Nell'immediato, riconoscere al gestore 2,80 €/km significa ipotizzare che esso ricavi una percentuale pari al 18% - 20%.

Tale obiettivo appare più facilmente raggiungibile con il meccanismo cosiddetto di *net cost* (descritto più avanti) che permette al gestore di incassare i ricavi rendendolo soggetto attivo nella gestione del servizio attraverso un più attivo ed interessato coinvolgimento dello stesso nell'implementazione di ogni forma di ricavo.

A differenza dei rimborsi *a piè di lista*, che coprivano integralmente i disavanzi del gestore mediante i cosiddetti sussidi erogati *ex post*, con la formula del cosiddetto *net cost*, è interesse del gestore cercare di guadagnare il massimo dall'intero sistema; il gestore sarà incentivato a garantire un servizio efficiente per conquistare sempre più utenza.

Per quanto riguarda le **linee rurali**, si è ritenuto opportuno adeguare l'attuale valore medio di circa 1,03 €/Km, proponendo un corrispettivo di **€ 1,80 €/Km**, valore intermedio tra quello suburbano ed urbano (3,25 €/Km) e quello del trasporto provinciale (1,39 €/Km), anche in ragione di una comprovata sofferenza dimostrata dagli attuali concessionari.

Come per il trasporto su gomma, allo stesso modo si può ricavare la stima del numero del personale necessario a garantire il funzionamento degli **impianti meccanizzati**. La tabella seguente riporta, per l'esercizio di ciascun impianto, il numero degli addetti indicato nei regolamenti di esercizio:

N° unità	
Ascensori Via del Popolo	2
Scala mobile Prima (Collegamento meccanizzato tra Viale Marconi e Piazza XVIII Agosto)	2
Scala mobile Seconda (Collegamento meccanizzato tra Rione Mancusi e Porta S. Giovanni)	3
Scala mobile Santa Lucia (Collegamento meccanizzato tra Monte Cocuzzo e Porta Salza)	5
Scala mobile Basento (Collegamento meccanizzato tra Staz.Potenza Centrale e <i>Mobility Centre</i>)	2
Totale	14

Il numero totale di unità giornaliero per l'esercizio degli impianti meccanizzati della città di Potenza ammonta a 35 persone se si considera la necessità di "coprire" 2,5 turni.

Considerando le stesse variabili utilizzate nella stima delle unità necessarie allo svolgimento del servizio di trasporto urbano su gomma, è possibile aumentare il dato relativo al personale degli impianti meccanizzati da 35 a 50 unità.

N° unità	Dato medio annuo	Costo personale
50	€ 37.000,00	€ 1.850.000,00

Sulla base di queste considerazioni è possibile stimare che la gestione del **servizio di trasporto pubblico integrato** urbano (gomma + scale mobili) comporta un numero complessivo di addetti di 140 - 150 unità.

Tenendo conto del dato medio sopra riportato relativo al costo annuo per ciascuna unità lavorativa è possibile stimare il costo del personale:

N° unità	Dato medio annuo	Costo personale
140	€ 37.000,00	€ 5.180.000,00
150	€ 37.000,00	€ 5.550.000,00

In via prudenziale, continuiamo tale ragionamento considerando il dato più alto di 150 unità. Come dichiarato all'inizio del paragrafo, il costo del personale incide sul totale per una percentuale compresa tra il 60 ed il 65% del costo totale del servizio. In realtà nel caso delle scale mobili, tale percentuale si attesta al 56% come è possibile constatare sulla base dei dati storici in possesso dell'Amministrazione.

In particolare:

Impianto	Costi di esercizio	Costo personale
Scala mobile Prima	€ 1.250.000,00	€ 670.000,00
Scala mobile Seconda	€ 702.000,00	€ 540.000,00
Scala mobile Santa Lucia	€ 1.706.000,00	€ 840.000,00
Costi complessivi	€ 3.658.000,00	€ 2.050.000,00

Sulla base delle considerazioni precedenti è possibile riconsiderare le percentuali di incidenza del costo del personale valutandole mediamente, per il servizio integrato gomma + scale mobili, al 60%.

Costo personale	%	Costo servizio urbano su gomma e scale mobili
€ 5.550.000,00	60	€ 9.250.000,00

Per completare la stima del costo del servizio è necessario considerare anche il **trasporto rurale**. Come detto in precedenza, il numero complessivo dei chilometri rurali è pari a circa 565.000 e proponendo un costo chilometrico pari a 1,80 €/Km, il costo complessivo del trasporto rurale ammonterebbe a € 1.017.000,00.

In sintesi, il **costo complessivo del servizio di trasporto pubblico integrato** comprensivo anche del trasporto rurale è pari a circa € 10.300.000,00.

Costo servizio urbano su gomma e scale mobili	Costo trasporto rurale	Costo totale del servizio
€ 9.250.000,00	€ 1.017.000,00	€ 10.267.000,00

Bisogna ricordare che il **contributo regionale** relativo al trasporto pubblico ammonta attualmente a circa € 4.200.000,00 così suddiviso:

- € 3.500.000,00 per il trasporto pubblico su gomma;
- € 700.000 per gli impianti meccanizzati.

Occorre auspicare che rimanga almeno invariato il trasferimento regionale nei prossimi anni in modo da consentire una previsione di impegno pluriennale senza traumi.

L'impegno a carico del bilancio comunale non può, invece, valicare una soglia già problematica di € 5.000.000,000 annui. La somma da considerare (trasferimento regionale più quota a carico del bilancio comunale) può essere, quindi, pari a € 9.000.000,00 / € 9.200.000,00.

Come si vede, raffrontando le due stime di costo del servizio precedentemente fatte, in entrambi i casi il corrispettivo ipotizzato non copre i costi.

Al fine di colmare il divario occorre considerare che una più decisa azione tesa ad incrementare i ricavi può rendere non impossibile il raggiungimento del punto di pareggio già al primo anno.

A tal proposito, non è impensabile ritenere che il gestore il primo anno possa colmare tale differenza con ricavi pari ad € 1.000.000,00.

Infatti, sempre in maniera prudentiale, è possibile immaginare **ricavi da bigliettazione** pari a circa € 700.000,00 che rappresentano il doppio rispetto al dato riportato nel rendiconto Co.TrA.B. 2009 di circa € 350.000,00. **Tale dato, infatti, è anche il frutto di una progressiva caduta del sistema di controlli sui mezzi pubblici e, con adeguate politiche tariffarie e campagne di sensibilizzazione, con l'implementazione di una nuova rete di vendita e con un sistema di controllo più rigoroso può soltanto migliorare.**

In generale, il perseguimento di obiettivi di efficienza da parte delle imprese di TPL nel nostro Paese è stato ostacolato, in parte, dall'utilizzo indiscriminato di sussidi erogati *ex post*. In pratica si tratta dei cosiddetti rimborsi effettuati *a piè di lista*: l'ente sussidiato non ha nessun incentivo a migliorare la sua efficienza produttiva, dal momento che i suoi disavanzi vengono integralmente coperti, indipendentemente dal loro ammontare. A differenza di tale meccanismo detto anche di *gross cost*, che vede il gestore come soggetto passivo, quello del *net cost*, incentiva il gestore ad agire sui ricavi e quindi ad avere un ruolo attivo nella gestione del servizio volto ad aumentare l'efficacia e l'efficienza del servizio nel suo interesse e nell'interesse di tutta la collettività.

Occorre, inoltre, catturare una nuova fetta di utenza negli spostamenti sistematici. L'indagine svolta di recente dimostra come, tra gli intervistati, dipendenti delle principali aziende pubbliche della città, nessuno dichiara di utilizzare il trasporto urbano per recarsi al lavoro. Sei su dieci di loro dichiarano la disponibilità ad usare l'autobus con un servizio migliore.

Analogo discorso riguarda **la pubblicità e le locazioni degli spazi commerciali**. La realizzazione dei ricavi in esame dipenderà dalla capacità e dall'intraprendenza del gestore di ricavare il massimo da potenzialità inesprese quali la pubblicità e dallo "sfruttamento" della locazione degli spazi interni ai sistemi meccanizzati. Non è assurdo immaginare un ricavo, per il primo anno, di circa € 300.000,00, considerando gli spazi a disposizione:

- flotta urbana di circa 40 mezzi;
- circa 80 fermate delle 200 complessive nell'area urbana con relative pensiline e paline;
- spazi interni impianti meccanizzati (scala mobile Prima, scala mobile Seconda, scala mobile Santa Lucia, scala mobile Basento, di prossima apertura) che, come già sottolineato contano complessivamente 8.000 passaggi al giorno, con un incremento nel fine settimana. Ciò significa che il numero elevato di contatti renderebbe ampiamente remunerativa la gestione degli spazi pubblicitari.

Gli spazi che possono essere destinati a locazione commerciale riguardano i 4 impianti meccanizzati.

Spetterà, dunque, al gestore presentare un progetto di valorizzazione che punti a sfruttare al meglio gli spazi a disposizione (per affissioni e per locazione) ed in generale di ricavare il massimo da un sistema che, se opportunamente gestito, può garantire introiti crescenti nel tempo.

POLITICHE TARIFFARIE

L'obiettivo prioritario dell'amministrazione comunale di Potenza è quello di incrementare quanto più è possibile il numero di utenti del servizio di TPLU.

La città di Potenza è, in tutte le statistiche, in una posizione molto bassa se rapportata alle altre realtà italiane in quanto al numero di passeggeri trasportati. L'ultimo rendiconto 2009 dice che sono stati 1.125.760 gli utenti del servizio su gomma trasportati in un anno, ed i ricavi da bigliettazione risultano essere circa il 5% del costo dell'intero servizio di TPL, per un costo procapite giornaliero pari a circa euro 7. L'investimento che l'amministrazione annualmente sopporta per garantire il servizio non trova nei numeri e negli indicatori di efficacia del servizio una congrua corrispondenza.

Aumentare l'utenza significherà tendere ad un più equilibrato rapporto tra costi e ricavi, ma gli effetti positivi di un incremento sono molteplici anche sul piano dell'immagine. Nel rapporto 2009 elaborato da Euromobility, *"La mobilità sostenibile in Italia: indagine sulle principali 50 città"* Potenza si è posizionata al 44° posto perdendo 5 posizioni rispetto al 2008.

L'incremento dell'utenza consentirà di:

- elevare tutti gli indicatori di efficacia del servizio ;
- diminuire gli spostamenti in ambito urbano con l'utilizzo dell'auto privata;
- migliorare la qualità dell'aria ed, in generale, incidere sugli indicatori ambientali;
- migliorare l'aspetto della città ed incrementare tutti gli standard di qualità.

Alcuni dati in possesso dell'amministrazione comunale inducono a pensare che nei prossimi anni si possano raggiungere standard più elevati di funzionamento del sistema. Tra questi i dati, che di seguito vengono commentati, tratti dall'*Indagine sugli spostamenti casa lavoro e casa scuola* redatta dalla SAT Srl per conto del U.D. "Mobilità" del Comune di Potenza.

Alcuni dati sugli spostamenti sistematici

È giusto porre una grande attenzione alle esigenze degli studenti, una categoria che spesso ha nell'autobus l'unico mezzo per spostarsi nel percorso da casa a scuola e nel tempo libero. **Gli studenti residenti** iscritti alle scuole secondarie della città nell'anno scolastico 2009-2010 sono 3272 e su un campione di 1957 intervistati il 35% dichiara di utilizzare il trasporto pubblico, **il 52% l'automobile** il 13% si sposta a piedi. Il ridisegno delle linee supplementari casa scuola tenderà a soddisfare parte della domanda di trasporto ancora non intercettata.

Stesso discorso per **gli universitari (circa 6300 gli iscritti alla sede di Potenza) ed in particolare per quelli fuori sede** che trovano in un efficiente servizio di trasporto l'unico modo per spostarsi in città e per raggiungere i luoghi di studio. Sul primo campione di intervistati **solo il 25% degli studenti dichiara di utilizzare il mezzo urbano**. Una persona su tre dichiara di utilizzare l'auto privata ed il 32% attribuisce questa scelta al servizio pubblico insufficiente. Con il nuovo programma di esercizio la sede dell'Università di Macchia Romana sarà servita da 5 linee urbane per un totale di 139 corse giornaliere.

Per quanto riguarda i lavoratori degli enti coinvolti nell'indagine i dipendenti sono 623 per il Comune, 774 per Regione e 595 all'Università. Questi i numeri del personale strutturato, ma negli enti numerosi sono i lavoratori che hanno altra tipologia di contratto e di collaborazione. Facendo un focus sui lavoratori della Regione e del Comune appare chiaro come ad oggi l'utilizzo del mezzo pubblico è inesistente. Per la **Regione Basilicata** il campione ha interessato 242 lavoratori di cui 176 residenti. **Nessuno di questi dichiara di utilizzare il trasporto pubblico su gomma** e ben l'85,80% ha dichiarato di utilizzare l'automobile per raggiungere il posto di lavoro. Il dato è

sicuramente allarmante anche se alla domanda sulla disponibilità ad utilizzare il mezzo pubblico il 66% dichiara di essere disponibile ad utilizzarlo nel caso di un miglioramento degli orari e del tempo impiegato per lo spostamento.

I dati dei dipendenti del **Comune di Potenza** non si allontanano dai precedenti.

Il campione ha interessato 115 dipendenti di cui 94 residenti. **Nessuno di questi utilizza l'autobus**, ben l'88,3% utilizza l'automobile per recarsi sul luogo di lavoro. Come per i dipendenti regionali anche quelli comunali (il 62%) hanno dichiarato di essere disponibili ad utilizzare il TPL nel caso di un miglioramento degli orari e del tempo impiegato.

I numeri appena elencati e le percentuali sull'utilizzo del mezzo pubblico non possono che migliorare visto che ad oggi sono prossimi allo 0%.

Con apposite convenzioni tra lavoratori ed aziende, finalizzate a forme vantaggiose di abbonamento, si potranno trovare le forme migliori per incentivare l'utilizzo del TPL ed evitare di utilizzare l'auto privata. Le convenzioni potranno diffondersi tra le aziende e creare un effetto positivo di contagio e sensibilizzazione sul tema della mobilità.

Le scale mobili

Oggi il servizio di scale mobili è gratuito, il numero di passaggi giornalieri registrati nell'anno in corso è pari ad 8.000. Un buon dato che deve continuare a crescere viste le infrastrutture in possesso dalla città. Il nuovo disegno delle linee urbane intercetta consistentemente gli impianti meccanizzati. Per l'amministrazione comunale la scelta di lasciare gratuito l'utilizzo delle scale mobili trova fondamento in tre questioni:

- i dati storici sull'utilizzo delle scale mobili indicano che l'utenza è triplicata da quando il servizio è gratuito;
- le scale mobili sono da considerarsi un percorso pedonale protetto e sicuro piuttosto che un mezzo di trasporto tradizionale;
- i ricavi da pubblicità, normalmente rapportati al concetto di prezzo/contatto, possono largamente compensare il mancato ricavo da bigliettazione.

Le nuove tariffe

Come abbiamo visto in altre parti del documento, l'attuale sistema tariffario del TPL a Potenza è caratterizzato da prezzi non particolarmente elevati. Tuttavia questo non ha inciso positivamente nell'incremento degli utenti e può essere un ulteriore indice del punto di caduta nel rapporto tra servizio e utenza.

Per risalire la china, per ricostruire la fiducia nel servizio occorre preventivare un tempo non brevissimo (due anni?) di **azioni di promozione mirate ed intelligenti**. In questa fase ci sarà bisogno di badare più all'obiettivo dell'incremento del numero di utenti che a quello del ricavo da bigliettazione in senso stretto.

Vale a dire che occorre mettere nel conto perfino un ulteriore decremento dei prezzi, dove questo è coerente con l'obiettivo principe, e l'individuazione di categorie di utenti con diritto di accesso gratuito ai servizi.

Può essere il caso, ad esempio, delle persone che hanno compiuto 65 anni alle quali può essere concesso l'uso gratuito del trasporto, come accade oramai in molte città, senza mettere in atto complesse e costose procedure amministrative. All'eventuale controllo basterà attestare il possesso del titolo con un documento di riconoscimento.

Occorre, inoltre, preventivare il rilancio del biglietto/orario. Oggi, pur previsto, ad una tariffa di 80 centesimi per 80 minuti, è praticamente ignorato dall'utente e praticamente scomparso dai punti vendita. Nell'ottica di una futura ed ancor più piena integrazione del sistema (quando, ad esempio, sarà pienamente funzionante il servizio di metropolitana urbana) si può trasformare

l'attuale biglietto di corsa semplice (mantenendo il prezzo a 50 centesimi) in un biglietto a tempo da 75 minuti. Ciò intanto consentirebbe già oggi di effettuare lo scambio gomma/gomma con evidente risparmio.

In conclusione, ampia priorità deve essere data all'obiettivo ragionevole e doveroso di raddoppiare e poi triplicare il numero di utenti del servizio sia per un migliore equilibrio tra km effettuati e passeggeri trasportati, sia al fine di affrontare future decisioni di adeguamento delle tariffe a partire da un'utenza significativa sul piano della quantità.