

INDAGINE TPL 2011
MODULISTICA PER LA RILEVAZIONE DEI DATI

Modello A11: Autolinee, filovie di competenza regionale, statale, servizi di noleggio e altre modalità di trasporto – Anno 2011. *(2 fogli)*

Modello B11: Conto economico – Anno 2011. *(4 fogli)*

Modello C11: Spese per investimenti effettuate nell'esercizio 2011

Modello D11: Dati relativi alla domanda soddisfatta in servizio extraurbano – Anno 2011

Modello E11: Dati relativi alle singole linee esercitate in servizio extraurbano – Anno 2011

Modello F11: Dati relativi alla domanda soddisfatta in servizio urbano – Anno 2011

Appendice 1: Definizioni per alcuni dati.

Appendice 2: Metodologia per la valutazione della domanda dei servizi di trasporto pubblico locale.

ASPETTI DEFINITORI PER ALCUNI DATI

Autobus effettivamente utilizzati

Per autobus effettivamente utilizzati si intendono tutti quelli che, nel corso dell'esercizio preso in esame, hanno contribuito alla produzione del servizio.

Dotazione complessiva dei posti

Sommatoria dei posti omologati (a sedere e in piedi) a disposizione del pubblico per tutti gli autobus utilizzati.

Lunghezza totale delle linee esercitate

Sommatoria delle lunghezze in Km delle singole linee risultanti dagli atti di concessione.

La lunghezza complessiva delle linee esercitate (da non confondere con le vetture x Km totali percorse annualmente) va computata seguendo i criteri sottoelencati:

- linee con percorsi di andata e ritorno (sia automobilistiche, sia ad impianto fisso): va considerato uno solo dei due percorsi;
- linee con percorso di andata diverso (in tutto o in parte) da quello di ritorno: va considerata la semisomma dei due percorsi;
- linee "circolari":
 - a) con percorsi in un solo senso va considerata la metà dello sviluppo della linea;
 - b) con percorsi nei due sensi va considerata l'intera lunghezza dell'anello.

Veicoli per Km (veicoli-km)

Sommatoria dei Km percorsi, nell'ambito delle singole linee esercitate, da ciascun veicolo utilizzato (comprese eventuali corse supplementari autorizzate), durante il periodo della rilevazione.

Posti per Km (posti-km) offerti

Si ottengono dal prodotto tra la media dei posti offerti per autobus utilizzati e la quantità di veicoli x Km prodotti senza i trasferimenti.

Numero dei dipendenti

Si considera il numero medio di addetti nell'anno, seguendo il criterio adottato dall'Istat nell'indagine sul fatturato e prodotto lordo. Possono essere considerati, evidenziandone il numero, al fine dell'Organico e relativo costo del personale, gli agenti titolari, soci, familiari,... non dipendenti che lavorano effettivamente ed esclusivamente nell'azienda.

Servizio urbano

Servizio che viene svolto prevalentemente nelle aree urbane (nel territorio comunale) e nei comuni confinanti con il comune principale tra i quali sussiste una continuità di abitato e al quale vengono applicate tariffe di tipo urbano.

Servizio extraurbano

Servizio che viene svolto o tra comuni vicini o più propriamente a distanze medio-lunghe al quale vengono, in ogni caso, applicate tariffe di tipo extraurbano.

N.B.: La ripartizione dei dati per i servizi di interesse regionale è richiesta tra servizio urbano ed extraurbano.

A tale proposito, data la difficoltà di attribuzione di taluni servizi suburbani in particolari aree, all'uno o all'altro tipo di servizio, è stato concordato di adottare il seguente criterio:

- a) attribuzione al servizio urbano qualora vengano applicate tariffe di tipo urbano;
- b) attribuzione al servizio extraurbano qualora vengano applicate tariffe di tipo extraurbano.

METODOLOGIA PER LA VALUTAZIONE DELLA DOMANDA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Per la rilevazione della domanda soddisfatta dai servizi di T.P.L. si adotta il parametro “Viaggiatori-Km” che si ottiene moltiplicando il numero di viaggiatori per i chilometri di percorrenza media unitaria per viaggiatore.

Per la misurazione dei viaggiatori-Km si deve perciò disporre:

- del numero di viaggiatori trasportati;
- della percorrenza media unitaria per viaggiatore.

La metodologia da adottare, data la diversa struttura tariffaria e la diversificazione dei titoli di viaggio, deve essere necessariamente diversa per i due tipi di servizio (urbano ed extraurbano).

SERVIZI EXTRAURBANI

La scheda di rilevazione MOD D11 permette di determinare, sulla base del numero dei documenti di viaggio venduti per le diverse fasce chilometriche:

- a) la percorrenza media che corrisponde al valore medio (o centrale) di ciascuna classe tariffaria;
- b) il numero di viaggiatori che per ciascuna classe deve essere:
 - 1) nel caso di biglietti uguale al numero dei biglietti emessi per ogni classe tariffaria;
 - 2) nel caso di abbonamento a numero di corse (viaggi) definite uguale al numero di corse (viaggi);
 - 3) nel caso di abbonamenti settimanali, uguale ad un numero virtuale di 2 viaggi per ciascun giorno di validità;
 - 4) nel caso di abbonamenti a vista mensili, deve essere valutato come segue:
 - numeri di abbonamenti (na);
 - giorni di validità (gv);
 - numero virtuale di viaggi effettuati per ciascun giorno (nv), determinato in misura di 2 per ciascun titolo di viaggio;
 - coefficiente di utilizzazione (cu) dell’abbonamento, stabilito in 0,85.

Il numero dei viaggiatori per gli abbonamenti a vista si ottiene quindi:

Viaggiatori = n° abbonamenti x gg. di validità x n° virtuale viaggi-giorno x coeff.te di utilizzazione

$$V = na \times gv \times nv \times cu$$

c) Il totale dei viaggiatori-Km extraurbani è dato dalla sommatoria dei prodotti tra il numero totale dei viaggiatori di ciascuna classe di distanza per la percorrenza media della classe stessa calcolati secondo i punti a) e b).

SERVIZI URBANI

Per la determinazione della domanda soddisfatta in ambito urbano, considerata la eterogeneità dei sistemi tariffari adottati nelle varie regioni e la diversificata tipologia dei titoli di viaggio emessi, risulta assai arduo proporre una metodologia che conduca al calcolo dei viaggiatori in maniera mirata e che soddisfi incondizionatamente le varie realtà.

In tal senso la scheda MOD F11 è stata predisposta “a schema aperto” per consentire la rilevazione di una serie di dati utili attraverso i quali poterla quantificare. L’articolazione proposta consente in sede di elaborazione dei dati di effettuare una prima standardizzazione dei parametri (viaggi x giorno, coefficiente di utilizzazione, ecc.) utilizzata per il calcolo dei viaggiatori stessi.

Altro elemento necessario per il calcolo dei viaggiatori-Km è la percorrenza media per viaggiatore. Al momento attuale, questo parametro risulta alquanto difficile da determinare in maniera sistematica, data la mancanza di idonee apparecchiature di rilevazione automatica sui mezzi di trasporto.

Per la valutazione della domanda soddisfatta in termini di viaggiatori-Km, vengono quindi utilizzati i valori più significativi rilevati e comunicati dalle Aziende del settore.