Agenzia Mobilita' Metropolitana Torino

Consorzio tra Enti Locali

Ipotesi di riorganizzazione del servizio TPL serale e proposta di istituzione del servizio TPL notturno

09 Giugno 2008

Premessa

Nel presente documento viene formulata una prima ipotesi di lavoro per la riorganizzazione complessiva del servizio di trasporto pubblico offerto dopo le ore 20.00; l'ipotesi di lavoro comprende l'istituzione di un servizio notturno nelle notti prefestive ed, eventualmente, in quelle tra il venerdì ed il sabato.

Il servizio notturno può trovare applicazione indipendente ed anticipata rispetto ad altri provvedimenti di riorganizzazzione.

L'ipotesi di lavoro consiste in un "nuovo schema di servizio" basato su:

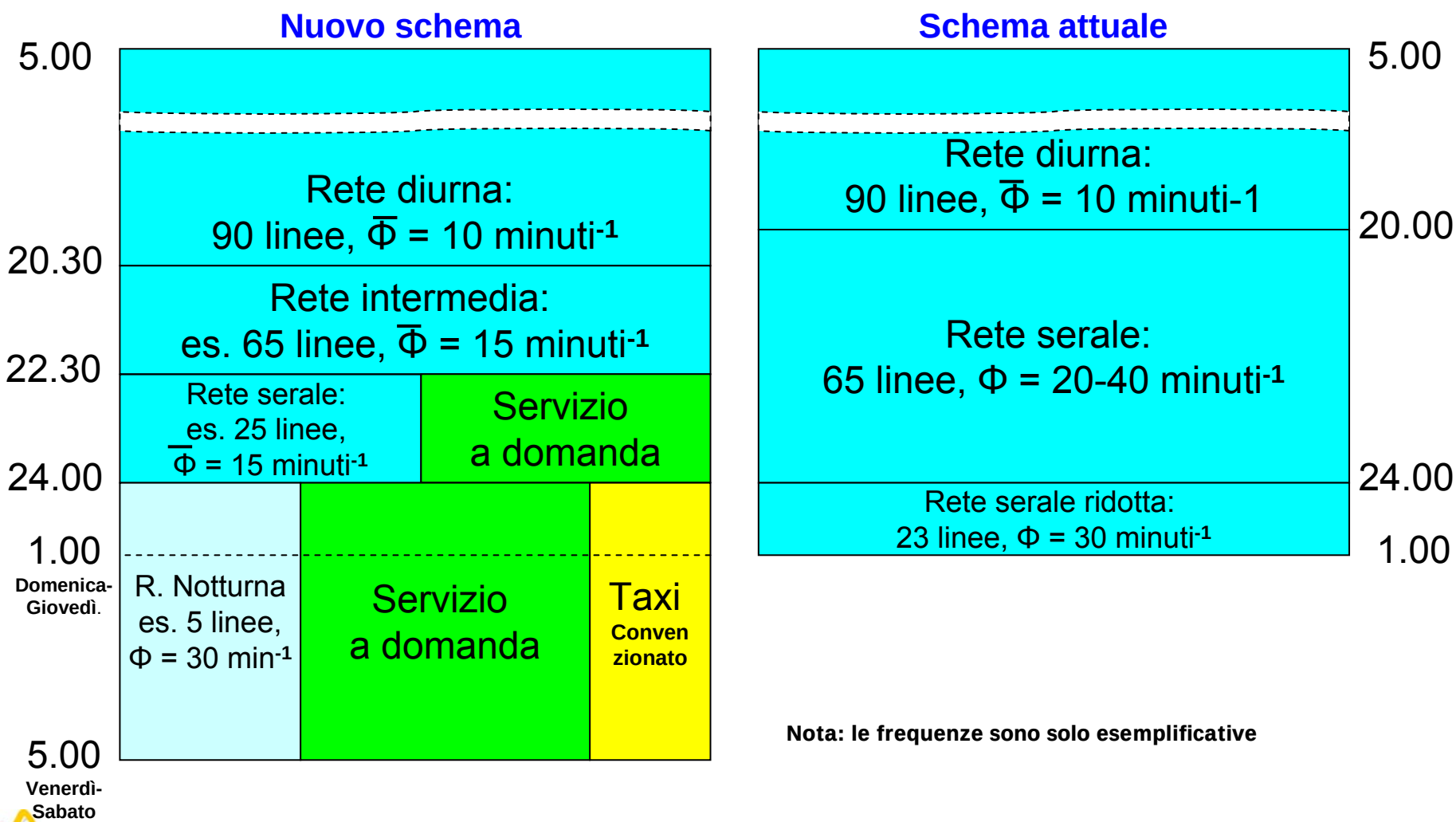
- prolungamento del servizio "diurno"
- mantenimento del servizio serale tradizionale solo su una parte della rete TPL
- sostituzione, sul resto della rete TPL, del servizio serale tradizionale con un servizio a domanda
- utilizzo, per il servizio serale a domanda, di una flotta di mini-midi bus impiegati in altri servizi a domanda nel periodo diurno.

Tale schema, che era già stato prefigurato nel "Programma di Attuazione dei trasporti pubblici nella conurbazione di Torino per il periodo transitorio 2001-2002" della Città di Torino (predisposto con il contributo di ATM), può ora essere ritenuto fattibile in conseguenza di:

- possibilità di acquisto di una flotta di minibus da parte di GTT
- possibilità di ristrutturazione del servizio diurno per disabili consentito dalla disponibilità di questi nuovi minibus (con riduzione del ricorso al servizio taxi convenzionato)

Nuovo schema di servizio

La figura che segue riassume lo schema di servizio proposto.



Nota: le frequenze sono solo esemplificative

Il precedente è solo uno schema concettuale molte cose vanno approfondite e definite:

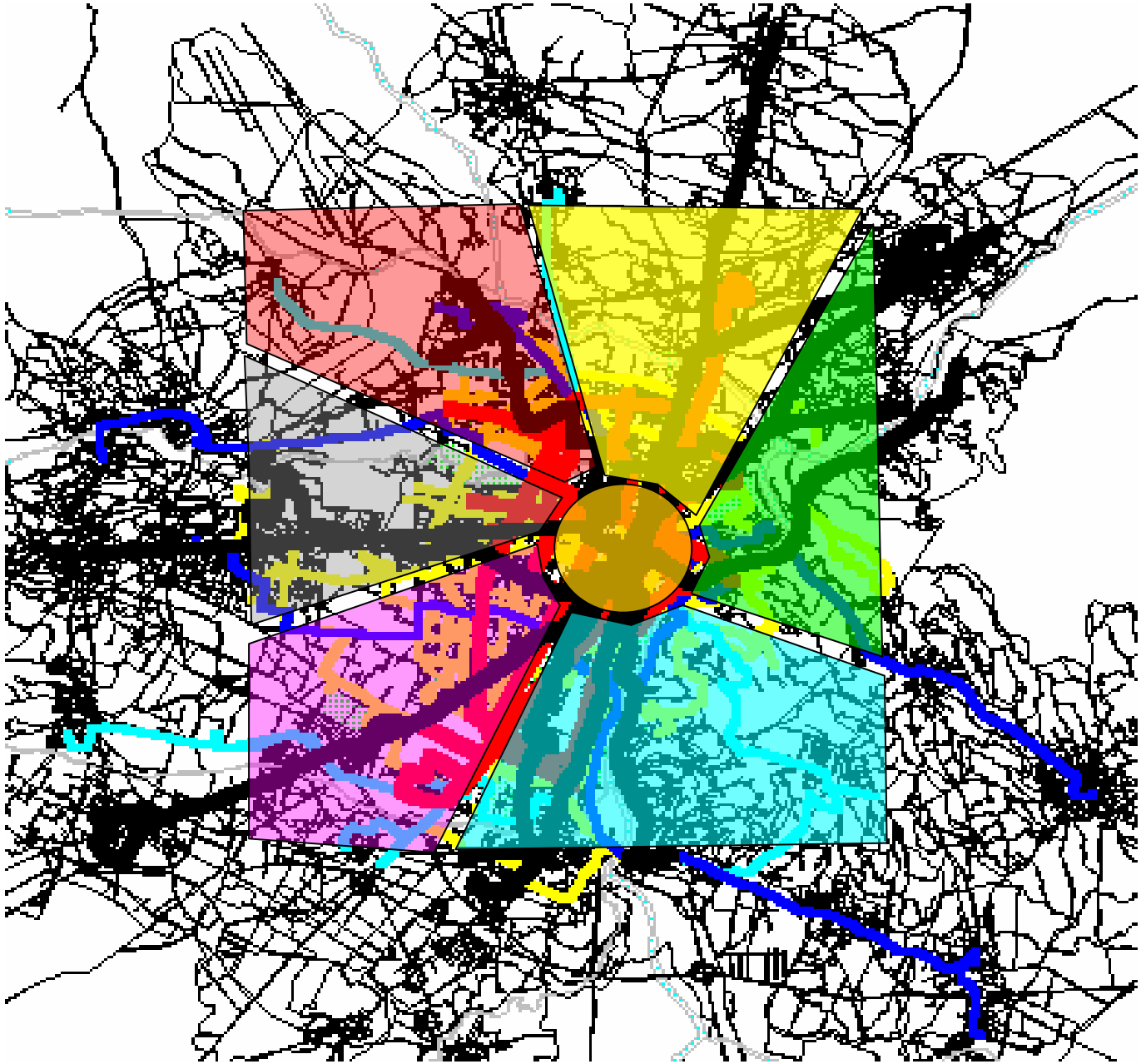
- gli estremi delle fasce orarie caratterizzate da differenti configurazioni di servizio,
- quante e quali linee appartengono rispettivamente alla reti intermedia, serale e notturna, stabilito comunque che rimarranno in servizio le linee portanti della rete,
- come è strutturato il servizio a domanda e quali sono le modalità di accesso,
- che tipo di convenzione stabilire con il servizio taxi.

Sono poi da analizzare le modalità di integrazione tra il servizio a domanda e servizio serale portante di T.P. nell'ottica di favorire un uso ottimale di entrambi.

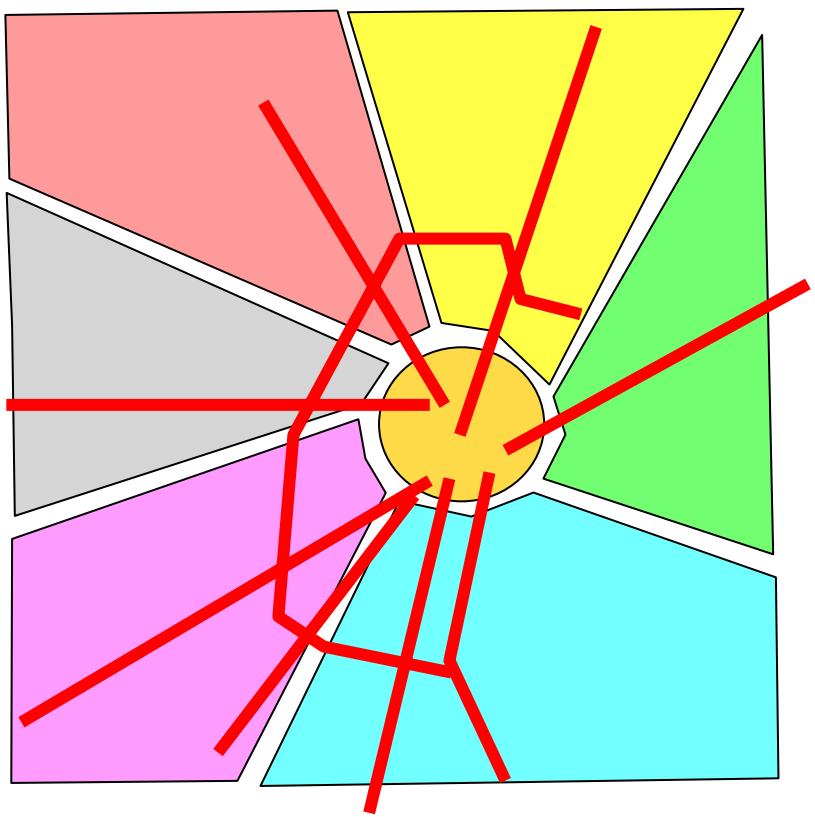
E' ipotizzabile ad esempio un servizio a domanda "a settori" (uno dei quali può essere il "centro", vedi figura che segue) che effettua un servizio tipo porta a porta all'interno del proprio settore mentre, per il servizio verso e da gli altri settori sono ipotizzabili schemi di servizio diversi:

- porta a porta solo verso i settori confinanti
- porta a porta solo verso il centro
- adduzione a/distribuzione da punti di coincidenza con le linee portanti di T.P.
- altri schemi

Schema di servizio a settori - 1



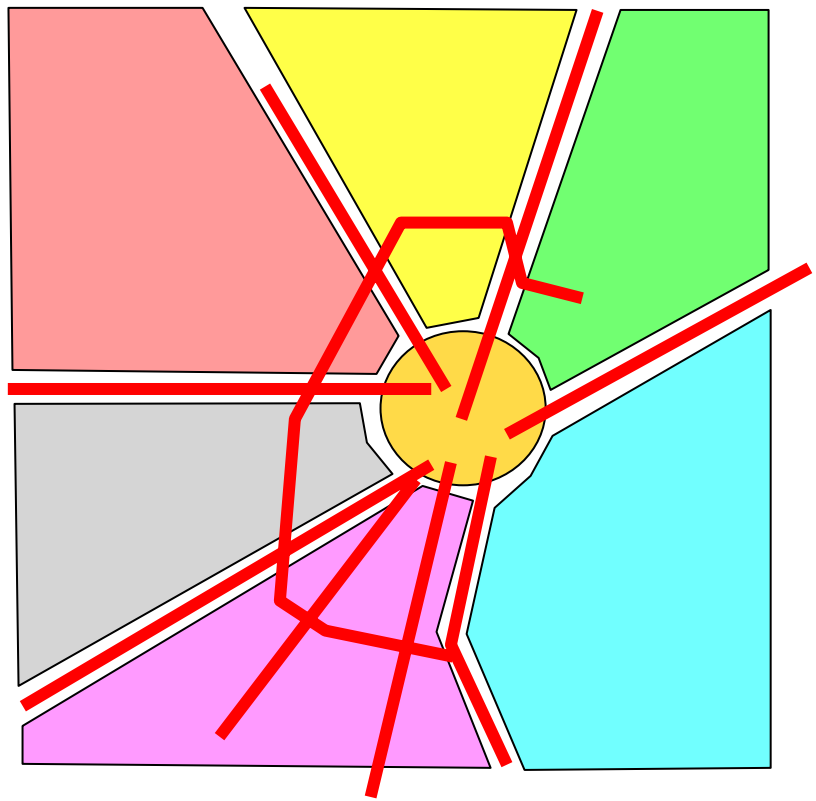
Schema di servizio a settori - 2



Settori centrati

La definizione dei settori, a sua volta, può essere ispirata a principi diversi:

- settori centrati sulle linee portanti T.P.
- settori interstiziali rispetto alle linee portanti T.P.
- altri schemi



Settori interstiziali

Elementi fondamentali del nuovo schema di servizio

La tipologia di servizio prefigurato nelle pagine precedenti, per essere efficace, deve essere caratterizzato dai seguenti elementi che sono ritenuti indispensabili:

- le linee portanti T.P. che formano la rete serale devono avere una frequenza migliore di quella attuale (15 minuti di intervallo anziché 20-40)
- le fermate di queste linee devono essere adeguatamente infrastrutturate (illuminazione e monitoraggio TV)
- su queste linee deve essere previsto un servizio itinerante di vigilanza/assistenza
- i punti di connessione tra le linee portanti T.P. ed il servizio a domanda (e/o il servizio taxi convenzionato), se previsti, devono essere adeguatamente adattati per questa funzione

Equilibrio economico

I risparmi ottenibili con la soppressione di parte del servizio serale tradizionale di T.P. devono essere tali da coprire le spese di gestione di:

- prolungamento del servizio diurno su tutta rete
- intensificazione delle rimanenti linee T.P. del servizio serale
- servizio itinerante di vigilanza/assistenza sulle linee T.P. serali
- servizio a domanda
- servizio notturno T.P.

Dovranno essere reperiti a parte i finanziamenti per gli investimenti riguardanti:

- illuminazione fermate
- monitoraggio TV delle fermate
- predisposizione degli eventuali punti di connessione tra le linee portanti T.P.
- eventuale adattamento al servizio serale del sistema di trasporto a domanda diurno.

Il sistema di trasporto a domanda (flotta minibus, HW e SW di bordo, HW e SW centrale) è considerato già acquisito per l'effettuazione di altri servizi diurni.

Come procedere?

Per far evolvere lo schema concettuale qui presentato verso uno studio di fattibilità occorre:

- effettuare una ricognizione di come è configurata l'offerta di servizio serale in altre città con individuazione di "buone pratiche" applicabili al caso di Torino
- definire i profili orari delle varie tipologie e dei vari segmenti di servizio
- identificare le linee appartenenti alle varie reti
- definire le modalità di effettuazione del servizio di vigilanza/assistenza
- identificare gli interventi necessari sulle fermate (illuminazione, monitoraggio TV, connessione col servizio a domanda)
- identificare i settori del servizio a domanda
- definire le modalità di accesso al servizio a domanda e della sua erogazione
- identificare le possibilità di integrazione con il servizio taxi ed immaginare le possibili convenzioni
- quantificare i risparmi conseguibili con la soppressione di parte del servizio serale tradizionale T.P. ed i costi dei nuovi servizi
- quantificare il fabbisogno finanziario per gli investimenti

Primi passi

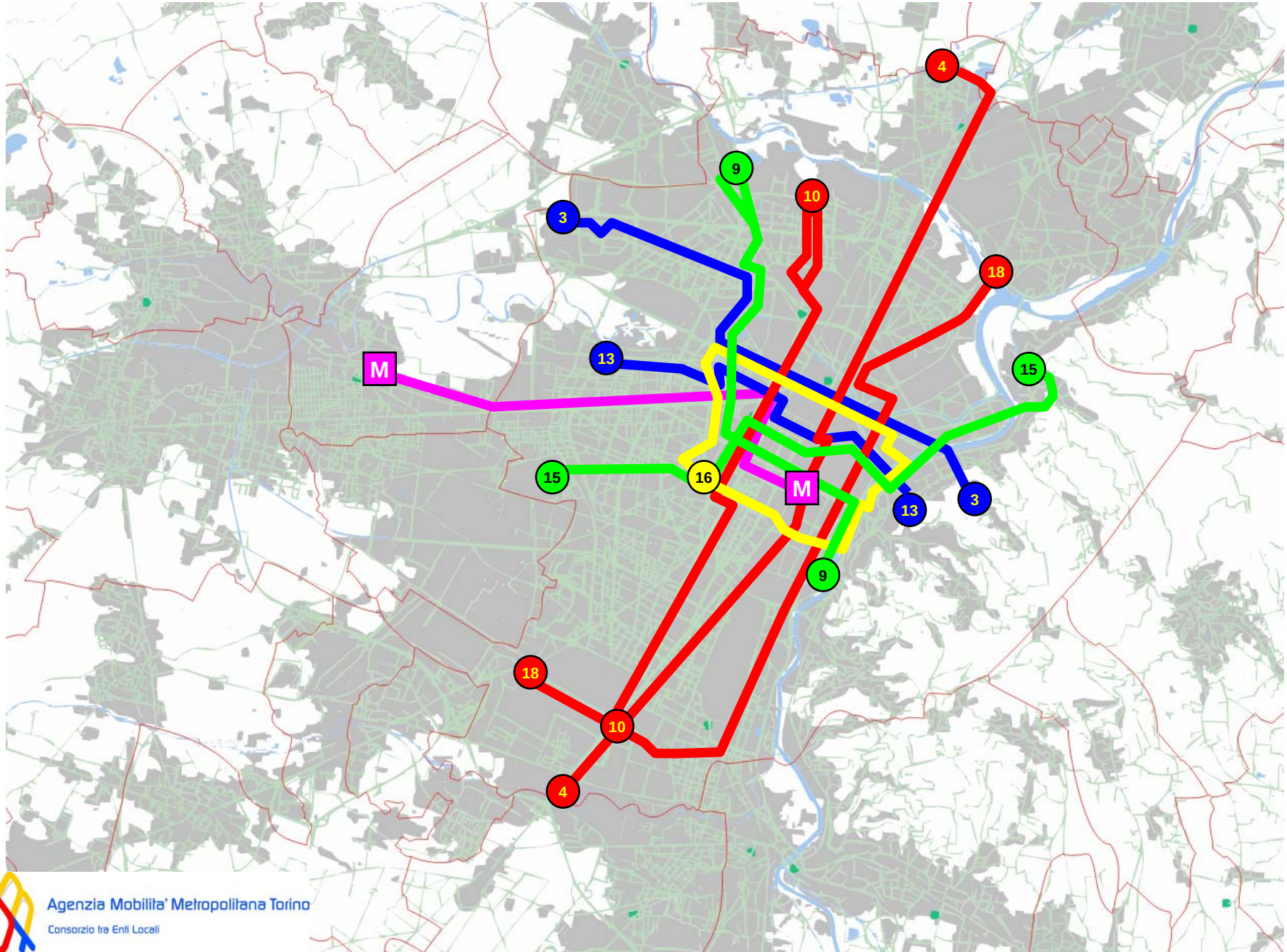
Non è pensabile l'attivazione a breve di servizi a chiamata e/o convenzioni con il servizio Taxi.

Si può però iniziare con l'istituzione di un servizio notturno accompagnato, eventualmente, da un intervento limitato (per area, per estensione temporale, o per numero di linee coinnvolte) di riduzione del numero di linee "serali" e intensificazione di linee "portanti". ad esempio per il periodo estivo

Per il servizio notturno ci si può ispirare alla "Nachtnetz" di Zurigo:

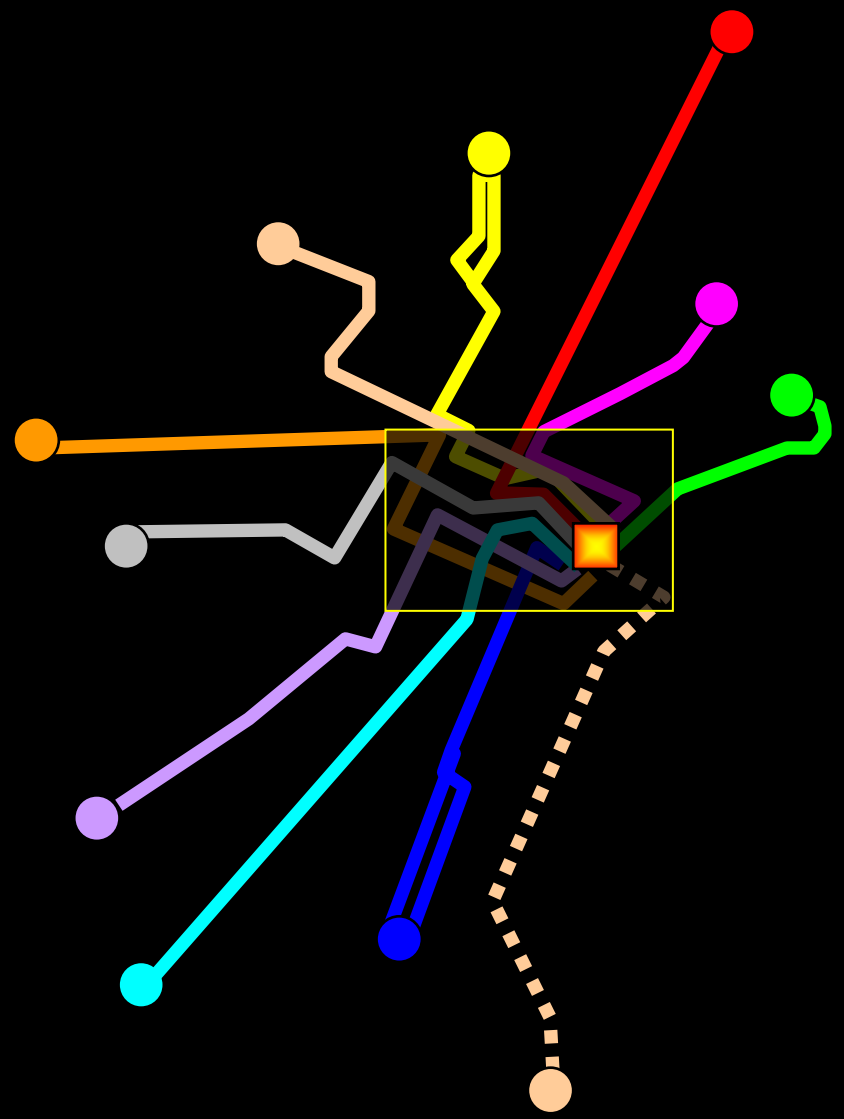
- servizio effettuato solo al venerdì e/o al sabato notte (cioè alle notti tra venerdì e sabatoe a quelle tra sabato e domenica)
- servizio effettuato solo con bus
- servizio radiocentrico con capilinea interni posizionati in poche (al limite una) piazze centrali
- servizio cadenzato con partenze/arrivi all'ora intera o alla mezzora
- arrivi/partenze contemporanee per tutte le linee
- percorsi di linea coincidenti il più possibile, al di fuori dell'area centrale, con quelli della rete diurna *(vedi figure esemplificative che seguono)*

Rete Diurna (metro e tram)



Agenzia Mobilita' Metropolitana Torino
Consorzio fra Enti Locali

Rete Notturna



Lo schema della Rete Notturna

Sulla base degli elementi finora esposti l'Agenzia ha effettuato con GTT e con la Città di Torino gli approfondimenti necessari per disegnare la "Rete Notturna" ed attivare su di essa un servizio fattibile in tempi brevi.

E' stata quindi disegnata la rete notturna sulla base delle seguenti linee guida:

- linee radiali con capolinea centrale comune in Piazza Vittorio Veneto
- max 10 linee (equivalenti alle 5 linee diametrali dello "schema di servizio" complessivo)
- innervamento di tutti i quadranti della città (anche se non è possibile la copertura completa del territorio)
- passaggio in prossimità di alcuni luoghi notevoli come generazione (es. residenze universitarie) o attrazione (es. birrerie, discoteche) di mobilità nottambula
- mantenimento, con i vincoli di cui ai punti precedenti, dei percorsi di linea diurni
- capilinea esterni individuati in modo da mantenere entro il limite di un'ora, per ogni linea, del tempo di ciclo; ciò per assicurare il cadenzamento orario con l'impiego di un solo veicolo per linea.

Le linee della Rete Notturna

Sulla base di queste linee guida è stata individuata, congiuntamente con GTT, la rete schematizzata nelle figure che seguono.

La rete comprende le seguenti linee

N) 4, 10 e 18 nel quadrante Nord,

W) 1, 3 e 15 nel quadrante Ovest,

S) 4, 5 e 18 nel quadrante Sud,

E) 68 nel quadrante Est *(a questa potrebbe aggiungersi la 67 - 11ª linea - sulla destra del Po)*

All'esterno dell'area centrale (grosso modo coincidente con la "ZTL ambientale") la gran parte delle linee mantiene il tracciato diurno, eventualmente percorso solo per un tratto.

Per alcune linee, vengono proposte modifiche per meglio servire alcuni punti notevoli:

Linea N18: da l.Brescia a c.Regina Margherita istradata per Palermo-Regio Parco anziché per Bologna-XI Febbraio- (servizio al Birrificio ed altri locali di c.Regio Parco)

Linea E68: da Tortona/Siena a Rossini/Siena istradata per lungodora Siena anziché per Novara-Catania-Reggio (servizio alla residenza universitaria)

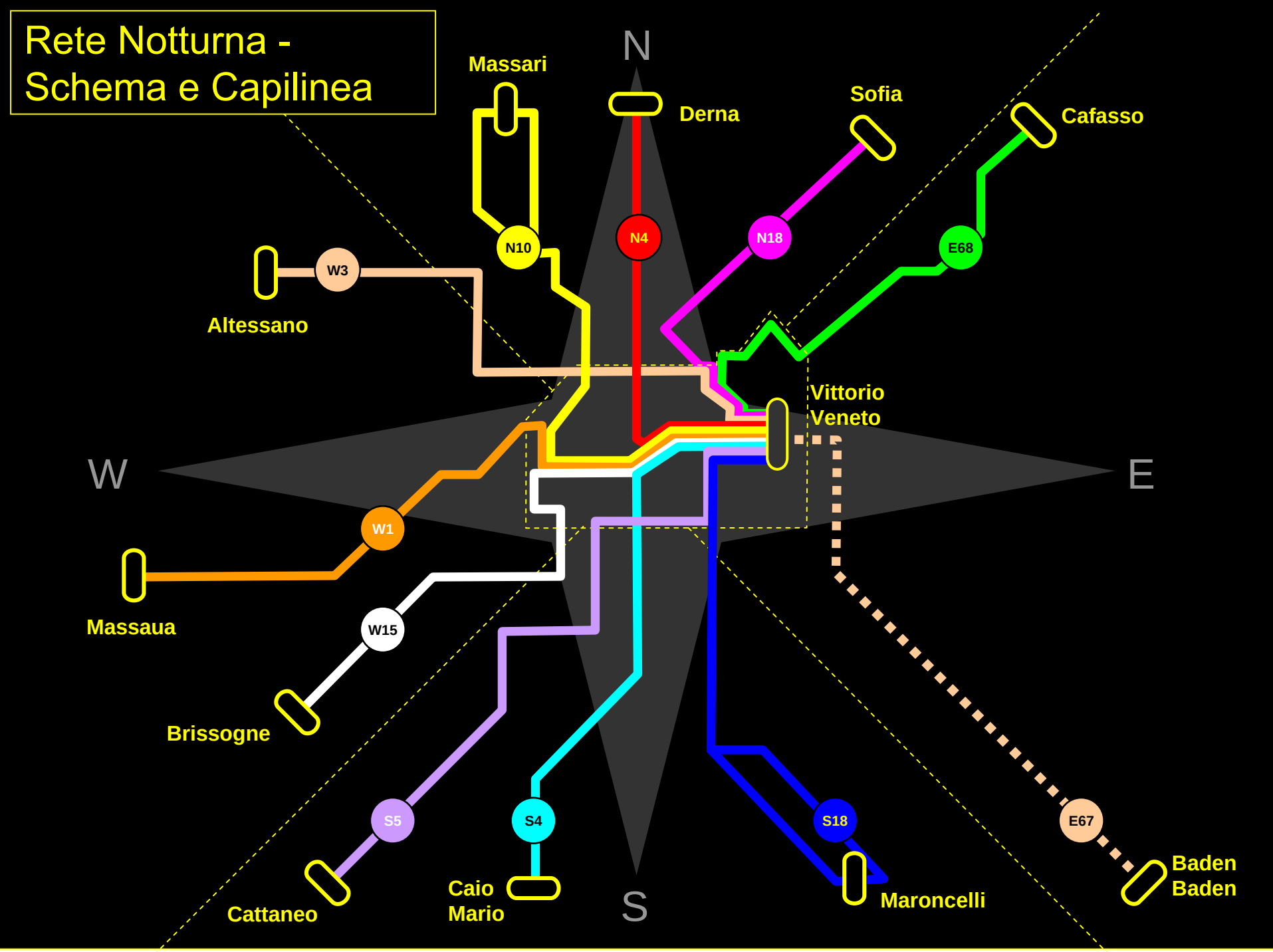
Linea E67: istradata per c. Moncalieri anziché per Massimo d'Azeglio-Balbis-Monterotondo-Zara-Moncalieri (servizio ai locali della riva destra Po)

I percorsi delle linee nell'area centrale

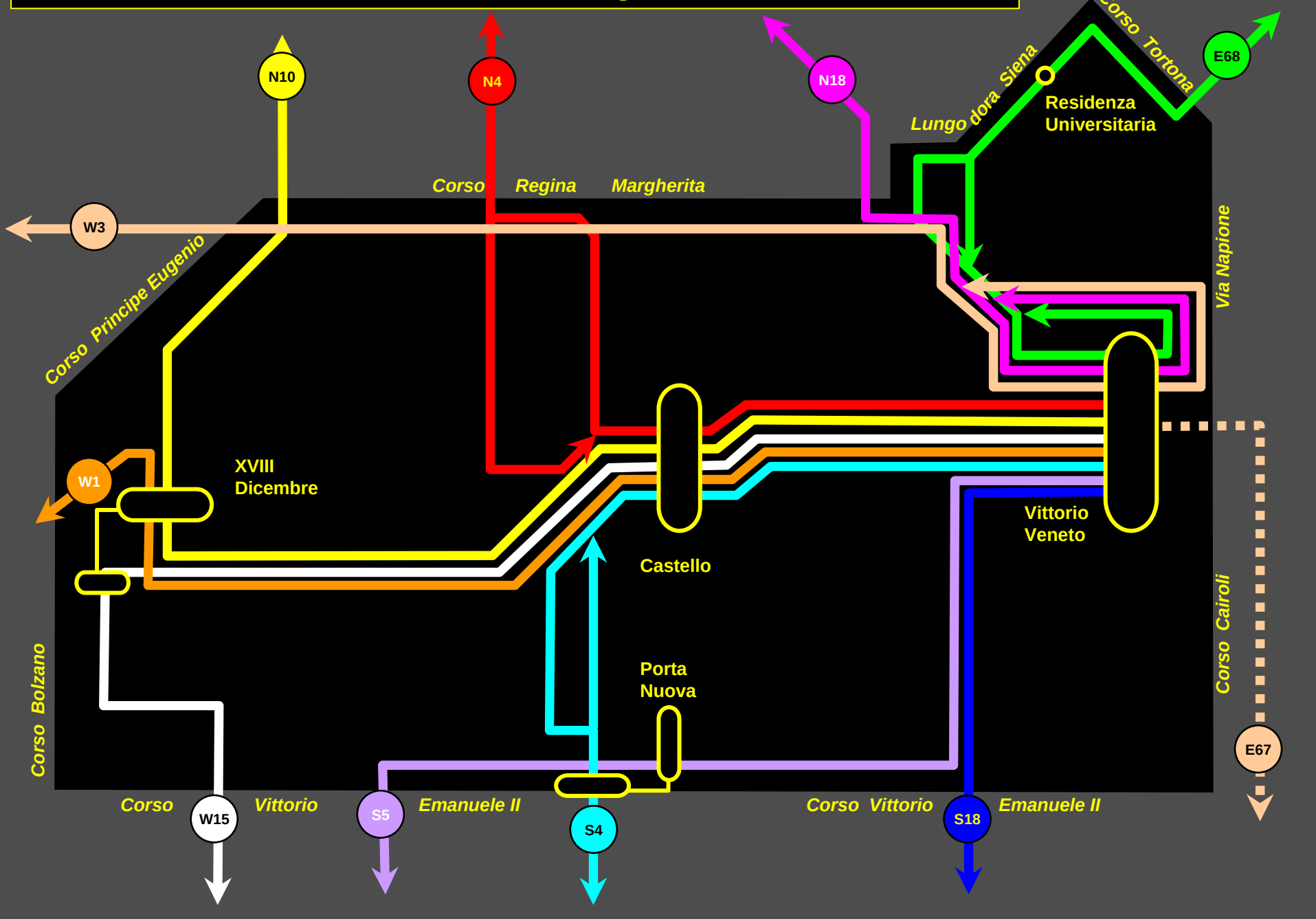
All'interno dell'area centrale i tracciati delle linee sono modificati per raggiungere in modo rapido il capolinea centrale di Piazza Vittorio Veneto:

Linee W1e N10:	da XVIII Dicembre istradate per Cernaia-Micca-Castello-Po-Vittorio V.
Linea W3:	da Regina M./Rossini per Rossini-San Maurizio-Vanchiglia-Vittorio V.
Linee N4 e S4:	da Bertola/Micca, e XX Settembre/Micca istradate per Micca-Castello-Po-Vittorio V.
Linea S5:	da Galileo Ferraris/Vittorio E. II istradata per Vittorio E. II-Accademia Albertina-Po-Vittorio V.
Linea W15:	da Vinzaglio/Matteotti istradata per Matteotti-Bolzano-XVIII Dicembre-Cernaia (passaggio per P. Susa)
Linee N18 e E68:	da Rossini/S. Maurizio istradate per S. Maurizio-Vanchiglia-Vittorio V.
Linea S 18:	da Accademia Albertina/Po istradata per Po-Vittorio V.

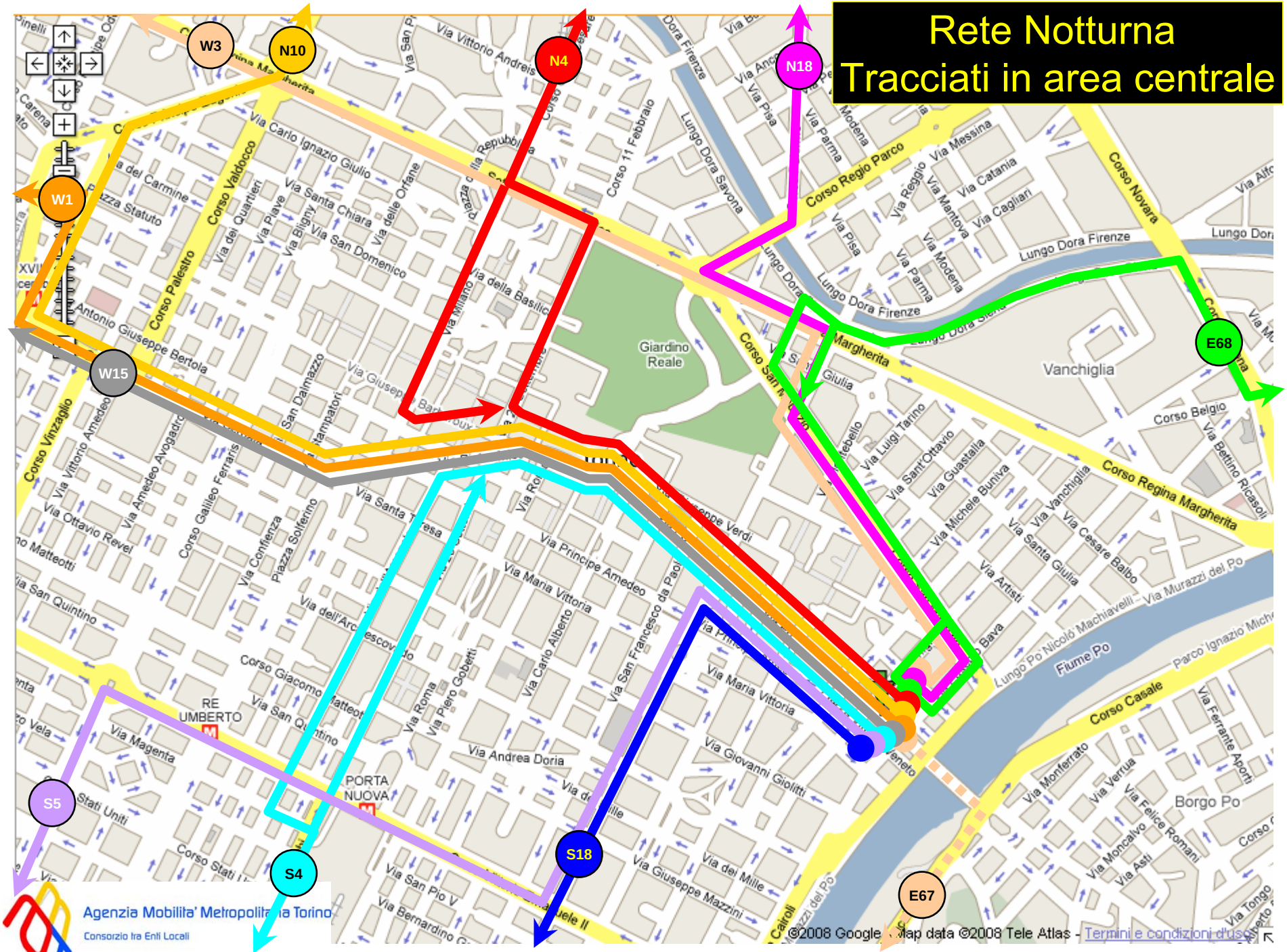
Rete Notturna - Schema e Capilinea



Rete Notturna – Schema di dettaglio in area centrale



Rete Notturna
Tracciati in area centrale

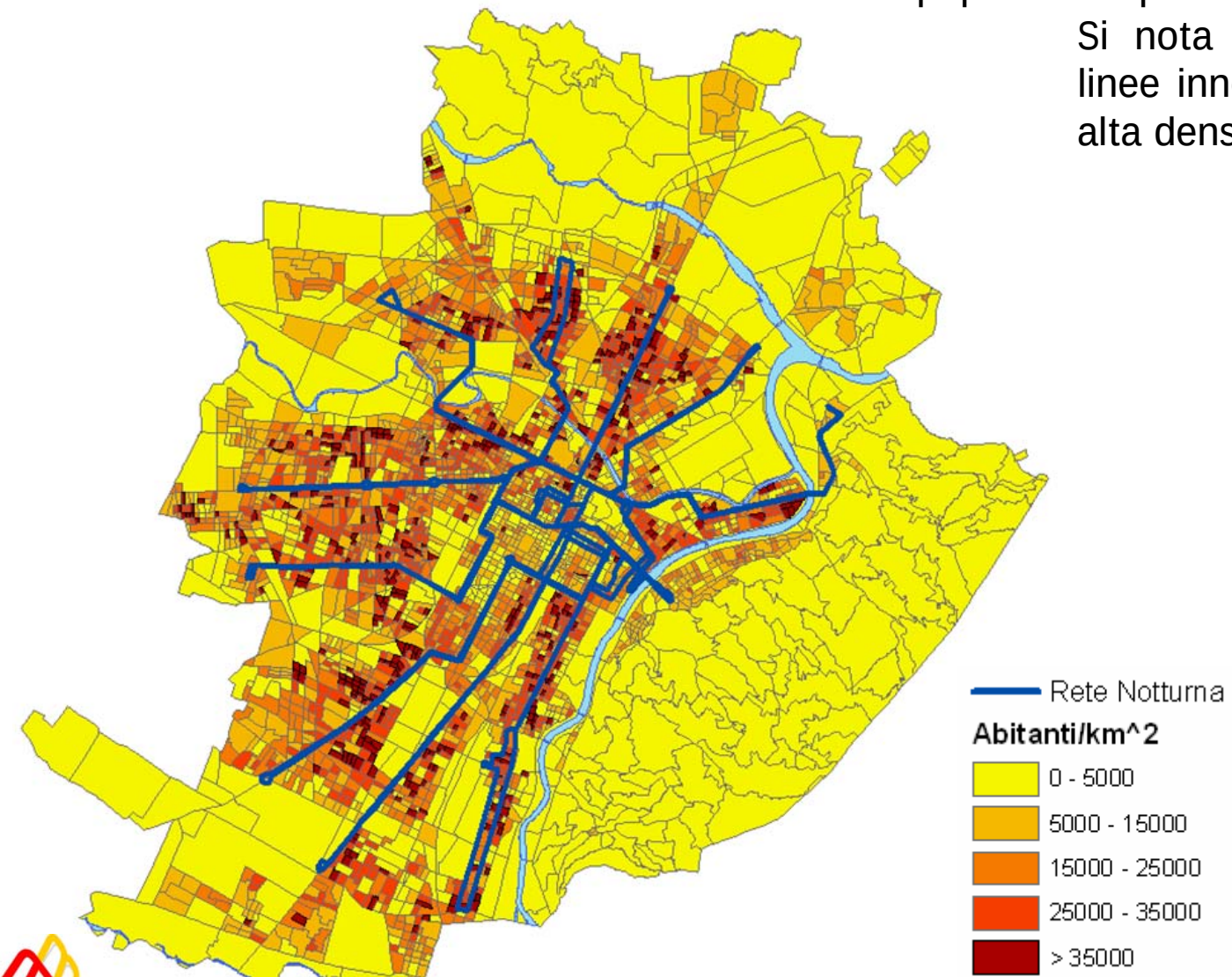


Agenzia Mobilita' Metropolitana Torino
Consorzio fra Enti Locali

Rete Notturna – Copertura del territorio e della popolazione - 1

Nel disegno della Rete Notturna si è cercato di servire le aree della città con maggiore densità insediativa; la figura qui presentata mostra i tracciati della rete notturna a confronto con la distribuzione della densità di popolazione per sezione censuaria.

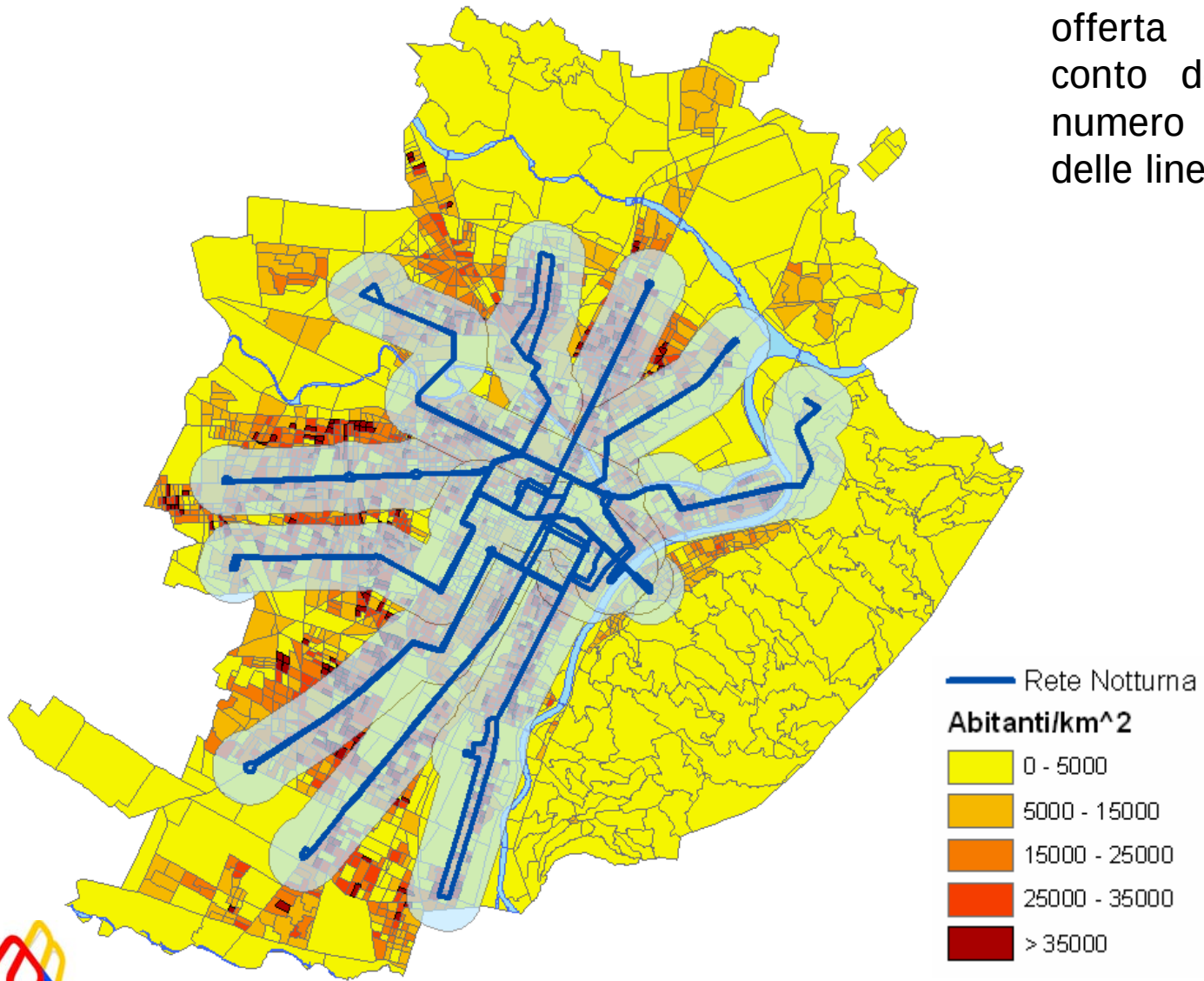
Si nota che i tracciati delle linee innervano le zone a più alta densità di popolazione



Rete Notturna – Copertura del territorio e della popolazione - 2

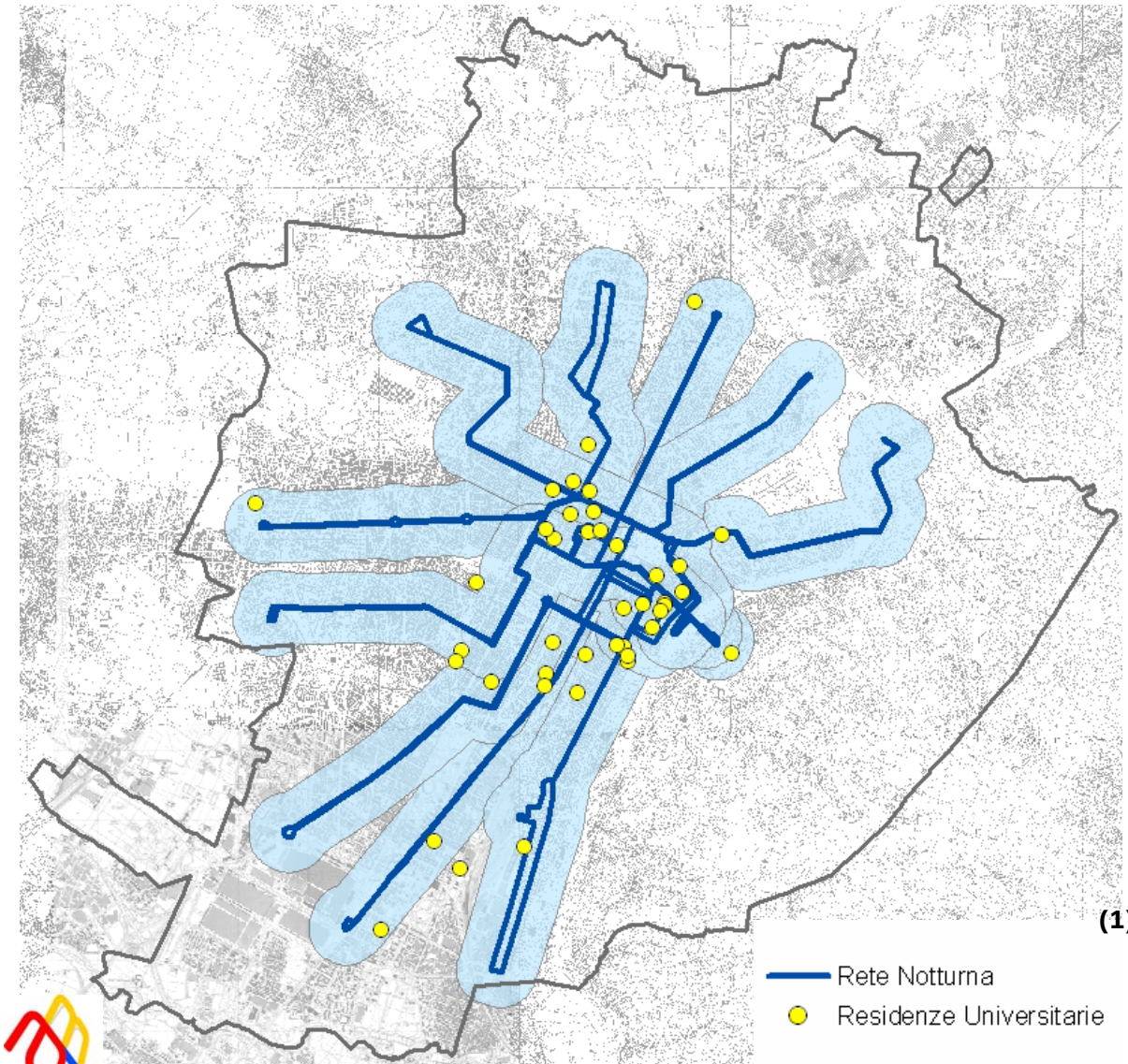
In questa figura sono evidenziate le fasce (di ampiezza pari a 500 m per lato) di influenza delle linee notturne.

Si nota la buona copertura offerta dalla rete, tenuto conto dei vincoli posti sul numero e sulla lunghezza delle linee.



Rete Notturna e Residenze universitarie

La popolazione universitaria, in particolare quella “fuori sede” (1), costituisce l’utenza di elezione del trasporto pubblico notturno proposto. Nel disegno della Rete Notturna si è quindi cercato di tenere conto della localizzazione delle residenze universitarie.



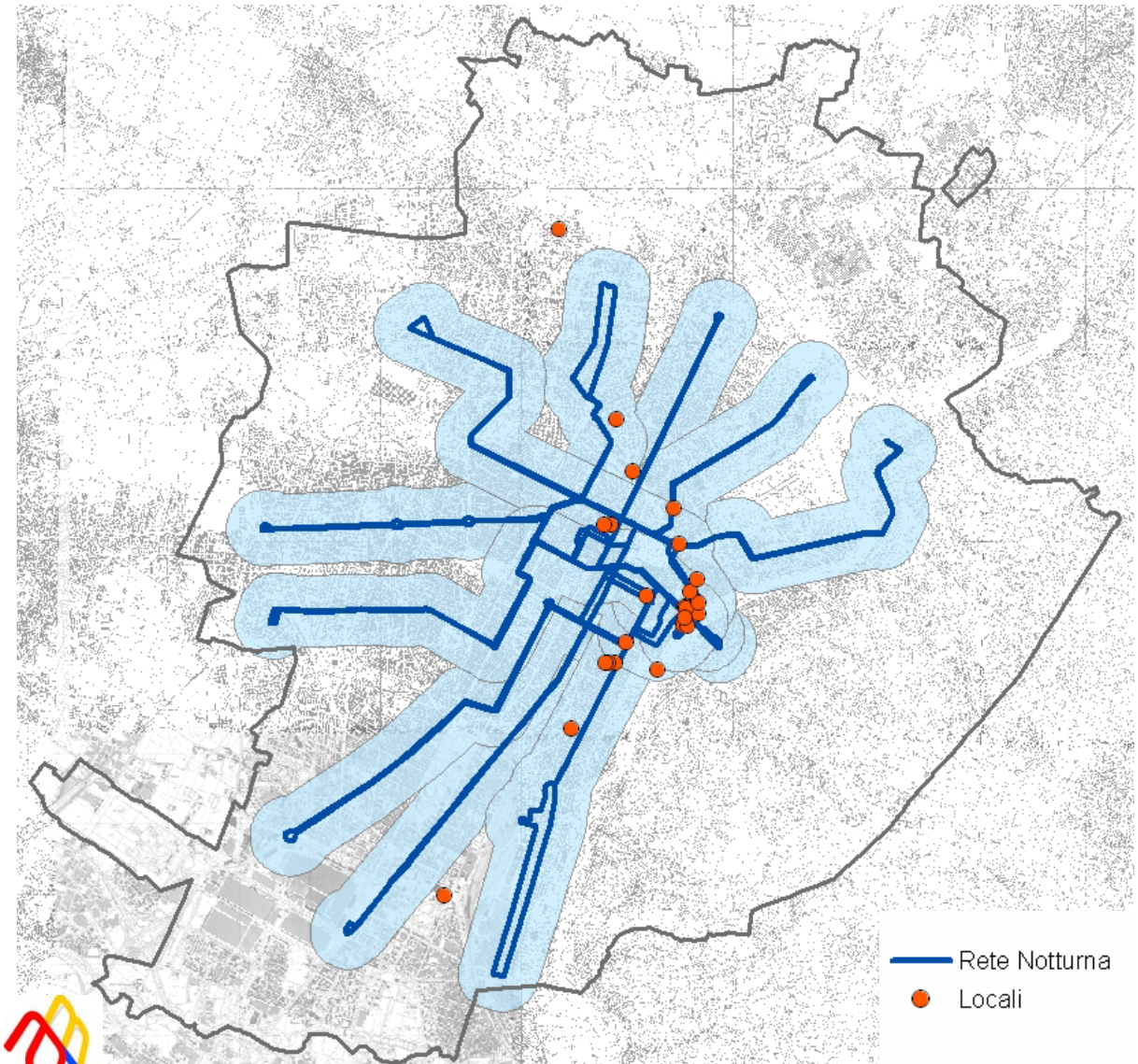
La figura qui presentata mostra l’ubicazione delle residenze universitarie congiuntamente alla copertura territoriale offerta dalla rete notturna.

Dall’esame della figura si nota che in quasi tutti i casi le residenze universitarie hanno a disposizione una linea notturna transitante entro 500 m in linea d’aria.

(1) Proprio i rappresentanti di questa popolazione studentesca hanno sensibilizzato la Città e l’Agenzia sulla “necessità” di un servizio di trasporto pubblico notturno nei fine settimana.

Rete Notturna e Night Clubbing

Il disegno della rete notturna è stato effettuato tenendo conto in primo luogo della distribuzione delle residenze, tuttavia si è cercato di tenere conto dell'ubicazione dei locali di tendenza della vita notturna torinese.



Nella figura che segue sono rappresentate le posizioni di alcuni locali rispetto ai tracciati delle linee notturne.

Si tratta di una esemplificazione senza nessuna pretesa di esaustività [(2)]. Si nota comunque la buona copertura offerta dalla rete, tenuto conto dei vincoli posti sul numero e sulla lunghezza delle linee.

(2) Sono stati presi a riferimento i locali di Torino citati nella locandina dell'iniziativa "Free bus" organizzata da Traffic kills il 10-05-2008

Sosta fuori servizio dei bus

Per non ingombrare l'area di Piazza Vittorio Veneto i bus in arrivo/partenza transiteranno solamente nella piazza senza sostarvi, proseguendo/provenedo fuori servizio per/da aree di sosta individuate nelle immediate vicinanze, usufruendo anche dei capilinea lasciati liberi dalle linee diurno-serali (es. 13, 30, 53, 70, 73).

Le figure che seguono illustrano i percorsi fuori servizio e le aree di sosta individuati da GTT sia nella situazione definitiva sia nella situazione provvisoria che non consentirà il transito sul lungopo Cadorna a causa dei lavori di consolidamento dei Murazzi.

Aree di sosta dei bus e percorsi fuori servizio

Linee W3, N4, N10, S18

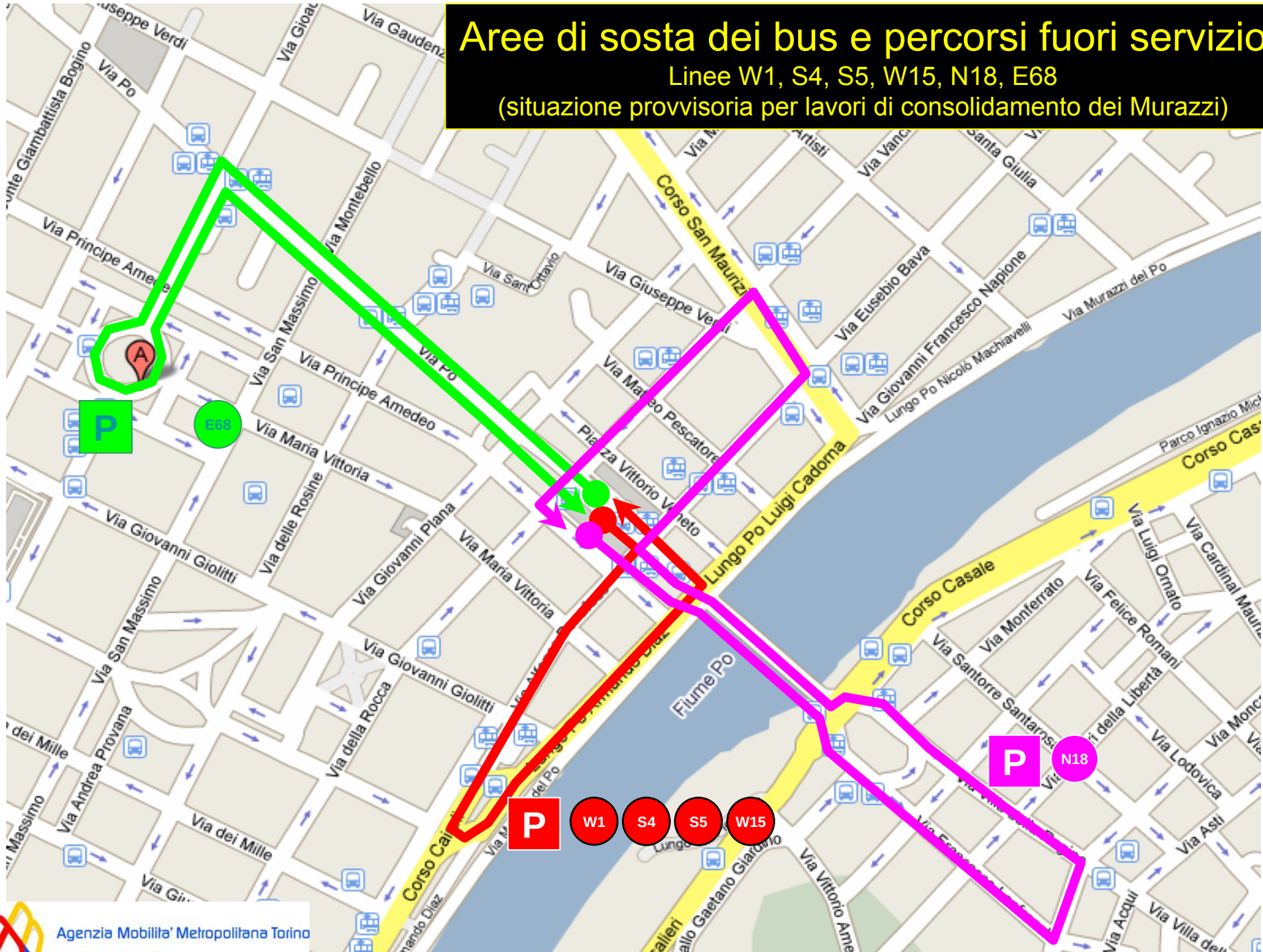
Agenzia Mobilità Metropolitana Torino

Consorzio fra Enti Locali

Aree di sosta dei bus e percorsi fuori servizio

Linee W1, S4, S5, W15, N18, E68

(situazione provvisoria per lavori di consolidamento dei Murazzi)



Agenzia Mobilità Metropolitana Torino

Consorzio fra Enti Locali

Aree di sosta dei bus e percorsi fuori servizio

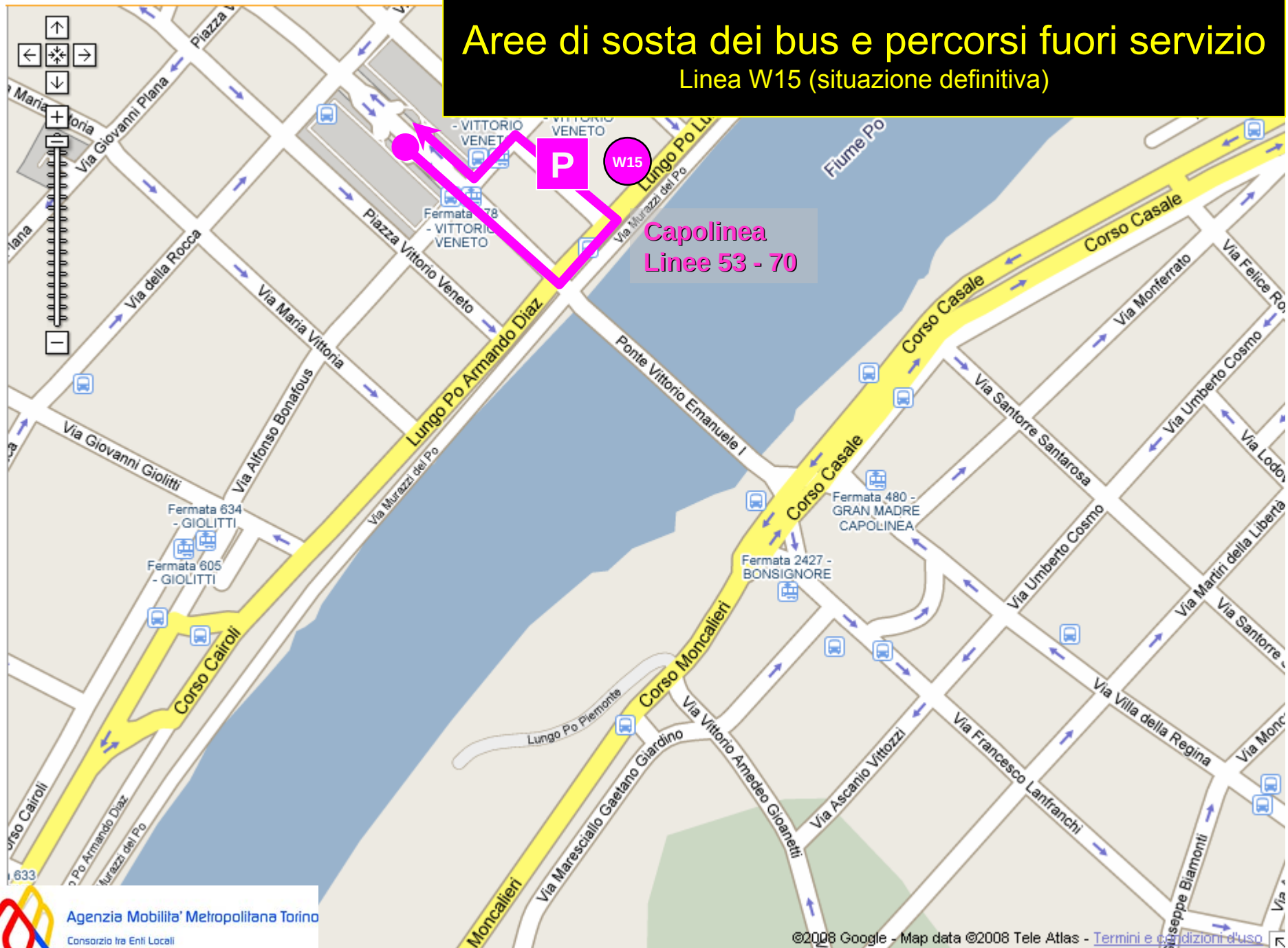
Linee W1, S4, S5, W72 (situazione definitiva)

Agenzia Mobilità Metropolitana Torino

Consorzio fra Enti Locali

Aree di sosta dei bus e percorsi fuori servizio

Linea W15 (situazione definitiva)

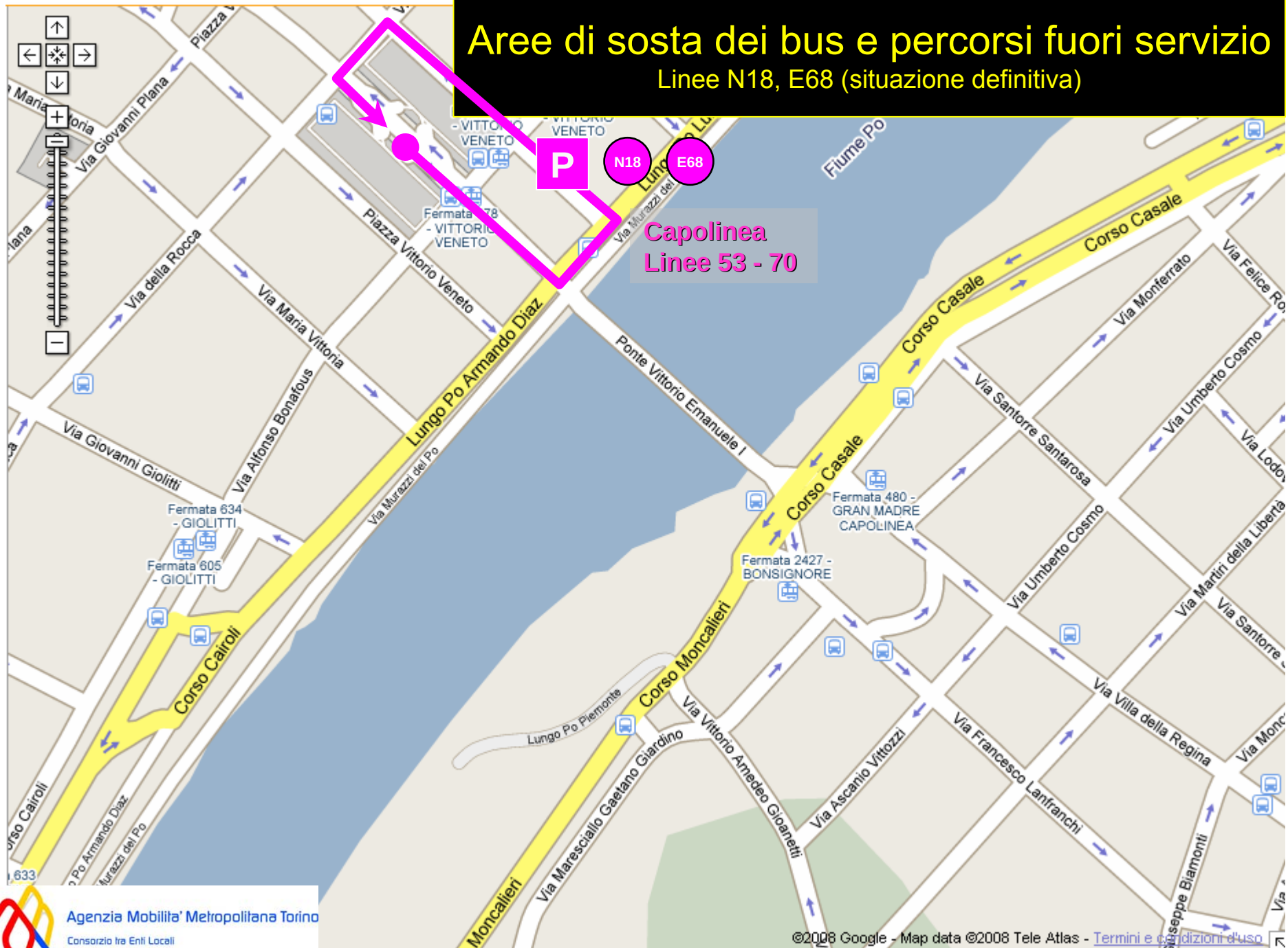


Agenzia Mobilità Metropolitana Torino

Consorzio fra Enti Locali

Aree di sosta dei bus e percorsi fuori servizio

Linee N18, E68 (situazione definitiva)



Agenzia Mobilità Metropolitana Torino
Consorzio fra Enti Locali

Quadro di insieme delle aree di sosta dei bus
Situazione provvisoria

Agenzia Mobilità Metropolitana Torino
Consorzio fra Enti Locali

Quadro di insieme delle Aree di sosta dei bus
Situazione definitiva

Agenzia Mobilità Metropolitana Torino
Consorzio fra Enti Locali

Linea StarNite *(slang per StarNight)*

Al servizio TPL notturno può essere aggiunto un servizio di “Park & Nightclubbing Shuttle” di collegamento tra il **capolinea centrale**, i vari **parcheggi** ed i luoghi della “**movida**”.

La linea “StarNite”, qui proposta, si ispira alle linee Star1 e Star2; per essa è stato individuato un possibile percorso che passa in prossimità di numerosi parcheggi in struttura

Andata direzione Bolzano: Cairoli – Diaz – Giolitti – Bonafous - **Vittorio Veneto** (**Park**) – Po – delle Rosine - **Giolitti** (Park Valdo Fusi) – **Carlo Alberto** (Park Alberto) – **Principe Amedeo** (Park Roma-S. Carlo e Torre Romana) - XX Settembre - **IV Marzo** (Park S. Stefano) - Corte d’Appello (**Quadrilatero Romano**) - del Carmine - Bligny - **Arbarello** (Park) - Siccardi – Cernaia - XVIII Dicembre - **Bolzano** (Park).

Ritorno direzione Cairoli: **Bolzano** - XVIII Dicembre - Cernaia - Siccardi - **Arbarello** - Consolata - **S. Domenico** (**Quadrilatero Romano**) - Milano – S. Francesco d’Assisi - Bertola – **S. Tommaso** – **Maria Vittoria** – S. Massimo - Po - **Vittorio Veneto** – Bonafous - Cairoli

Il servizio della linea dovrebbe essere svolto con intervallo fra i passaggi compreso fra i 15 ed i 30 minuti.

Il percorso e le fermate sono rappresentate nelle figure che seguono nelle quali sono evidenziati i parcheggi situati entro 300 m in linea d’aria dalle fermate.

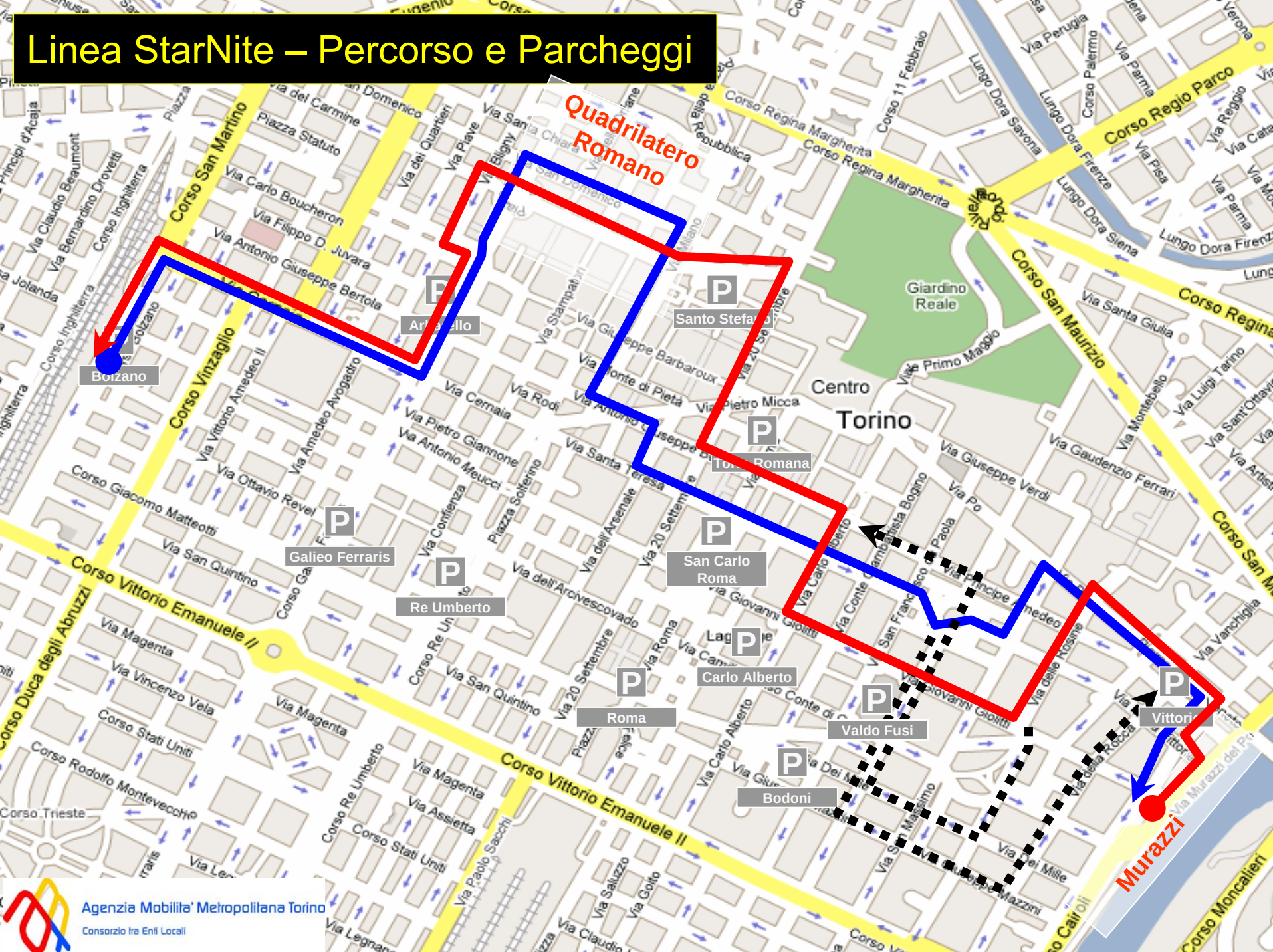
Accettando un aumento della tortuosità del percorso è possibile effettuare un percorso con fermate anche in prossimità (meno di 300 metri) del parcheggio Bodoni (allontanadosi però dal parcheggio Carlo Alberto).

In questo caso il percorso verrebbe variato nel seguente modo:

Direzione Bolzano : da delle Rosine/Giolitti a Carlo Alberto/Principe Amedeo per Cavour – Calandra – dei Mille – **Accademia Albertina** (Park Bodoni e Valdo Fusi) – Principe Amedeo

Direzione Cairoli: da Maria Vittoria/Carlina a Vittorio Veneto per **Accademia Albertina** – Mazzini – della Rocca

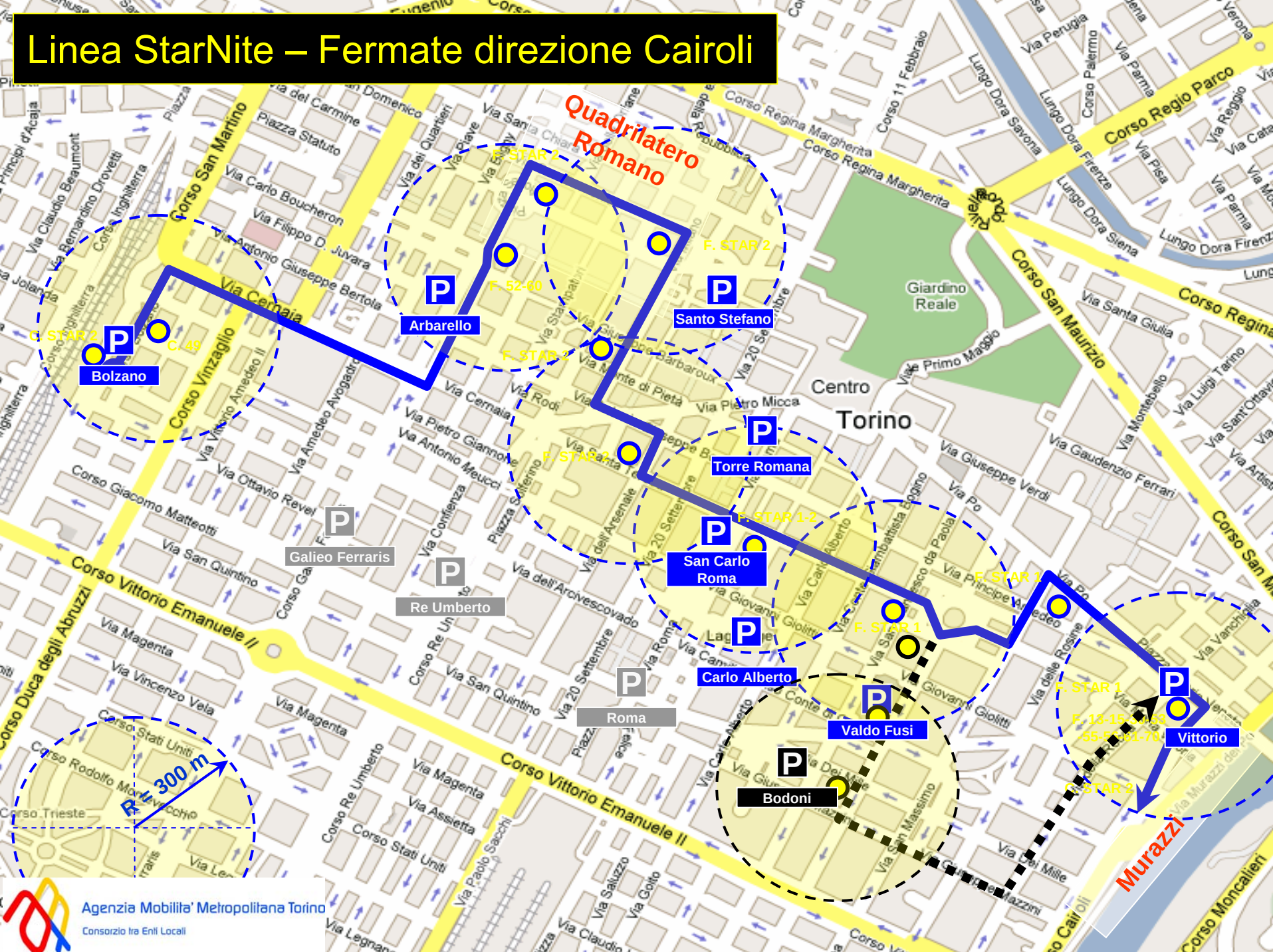
Linea StarNite – Percorso e Parcheggi


Quadrilatero Romano
Bolzano
Arbarello
Santo Stefano
Romana
Galieo Ferraris
Re Umberto
San Carlo Roma
Carlo Alberto
Roma
Valdo Fusi
Bodoni
Vittorio
Murazzi
Centro
Torino
Giardino Reale
Corso San Martino
Corso Vinzaglio
Corso Vittorio Emanuele II
Corso Duca degli Abruzzi
Corso Regina Margherita
Corso Regio Parco
Corso San Maurizio
Corso Moncalieri
Corso Trieste
Corso Inghilterra
Corso Giacomo Matteotti
Corso Stati Uniti
Corso Rodolfo Montevecchio
Via Magenta
Via Vincenzo Vela
Via San Quintino
Via Ottavio Revel
Via Pietro Giannone
Via Antonio Meucci
Via Cernaia
Via Rodi
Via Pietro Micca
Via Giuseppe Verdi
Via Gaudenzio Ferrari
Via Santa Giulia
Via Montebello
Via Luigi Tarino
Via Sant'Ottavio
Via Vanchiglia
Via Po
Via Carlo Alberto
Via Roma
Via Giovanni Giolitti
Via dei Mille
Via San Massimo
Via Giuseppe Mazzini
Via della Rocca
Via Paolo Sacchi
Via Assietta
Via Saluzzo
Via Goito
Via Claudio
Via Legnano
Via Carlo Boucheron
Via Filippo D. Juvara
Via Antonio Giuseppe Bertola
Via Amedeo Avogadro
Via Vittorio Amedeo II
Via Claudio Beaumont
Via Bernardino Drovetti
Via Jolanda
Via Dei Quartieri
Via Piave
Via Stampatori
Via Giuseppe Barbaroux
Via Monte di Pietà
Via Santa Teresa
Via dell'Arsenale
Via 20 Settembre
Via dell'Arcivescovado
Via Confienza
Piazza Solferino
Piazza Statuto
Piazza del Carmine
Via San Domenico
Via Santa Chiara
Via Milano
Via Bligny
Via Cernaia
Corso Regina Margherita
Corso 11 Febbraio
Lungo Dora Savona
Lungo Dora Firenze
Lungo Dora Siena
Corso Palermo
Via Perugia
Via Parma
Via Pisa
Via Reggio
Via Cata
Via Mo
Via Artisti
Via Murazzi del Po
Viale Primo Maggio
Via Giuseppe Bogino
Via Principe Amedeo
Via delle Rosine
Via Conte di Cavour
Via San Francesco di Paola
Via Principe Tommaso
Via Carlo Alberto
Via Giovanni Giolitti
Via Dei Mille
Via Giuseppe Mazzini
Via Paolo Sacchi
Via Re Umberto
Via Principi d'Acaja
Via Plebiscito
Via Cernaia
Via Pietro Micca
Via Giuseppe Verdi
Via Po
Via Carlo Alberto
Via Roma
Via Giovanni Giolitti
Via dei Mille
Via San Massimo
Via Giuseppe Mazzini
Via della Rocca
Via Paolo Sacchi
Via Assietta
Via Saluzzo
Via Goito
Via Claudio
Via Legnano
Via Carlo Boucheron
Via Filippo D. Juvara
Via Antonio Giuseppe Bertola
Via Amedeo Avogadro
Via Vittorio Amedeo II
Via Claudio Beaumont
Via Bernardino Drovetti
Via Jolanda
Via Dei Quartieri
Via Piave
Via Stampatori
Via Giuseppe Barbaroux
Via Monte di Pietà
Via Santa Teresa
Via dell'Arsenale
Via 20 Settembre
Via dell'Arcivescovado
Via Confienza
Piazza Solferino
Piazza Statuto
Piazza del Carmine
Via San Domenico
Via Santa Chiara
Via Milano
Via Bligny
Via Cernaia
Corso Regina Margherita
Corso 11 Febbraio
Lungo Dora Savona
Lungo Dora Firenze
Lungo Dora Siena
Corso Palermo
Via Perugia
Via Parma
Via Pisa
Via Reggio
Via Cata
Via Mo
Via Artisti
Via Murazzi del Po
Viale Primo Maggio
Via Giuseppe Bogino
Via Principe Amedeo
Via delle Rosine
Via Conte di Cavour
Via San Francesco di Paola
Via Principe Tommaso
Via Carlo Alberto
Via Giovanni Giolitti
Via

Linea StarNite – Fermate direzione Bolzano

Agenzia Mobilità Metropolitana Torino
Consorzio tra Enti Locali

Linea StarNite – Fermate direzione Cairoli



Copertura calendariale e produzione di veicoli*km

Le 10 linee notturne (esclusa StarNite), così come qui proposte, con 5 corse per direzione per notte, sviluppano una percorrenza di circa 750 veicoli*km/notte

La linea StarNite, con servizio tra le 23.00 e le 5.00, sviluppa una percorrenza compresa tra i 130 ed i 260 veicoli*km/notte in funzione della frequenza di servizio prescelta.

Complessivamente il servizio notturno comporta una maggiore produzione dell'ordine di 1.000 veicoli*km/notte.

Considerando il servizio effettuato

- il venerdì notte,
- il sabato notte,
- la notte dei giorni prefestivi diversi dal sabato,
- qualche altro giorno notevole (es. domeniche precedenti una festività, ponti, ecc.)

si avrebbe una maggior produzione annua dell'ordine di 120-135 mila veicoli*km/anno.

Considerando il solo periodo estivo (2-3 mesi) la maggior produzione ammonterebbe a 20-35 mila veicoli*km.

La tabella che segue fornisce il dettaglio della quantificazione della produzione.

Produzione di veicoli*km

Rete Notturna

n.	linea notturna		linea serale di riferimento		Lunghezza Diurna	Lunghezza Notturna	Corse/direzione	veic*km
1	W1	Massaua-Vittorio Veneto	101	Martiri-Artom	22,569	7,416	5	74,16
2	S4	Caio Mario-Vittorio Veneto	4	Drosso-Querce	15,735	8,298	5	82,98
3	N4	Derna-Vittorio Veneto	4	Querce-Drosso	15,735	6,081	5	60,81
4	S5	Cattaneo-Vittorio Veneto	5	Dalla Chiesa-Arbarello	16,997	8,608	5	86,08
5	N10	Massari-Vittorio Veneto	10N	Massari-XVIII dicembre	4,688	7,470	5	74,7
6	W15	Brissogne-Vittorio Veneto	15	Bissogne-Coriolano	11,567	8,179	5	81,79
7	S18	Maroncelli-Vittorio Veneto	18	Settembrini-Sofia	15,032	7,385	5	73,85
8	N18	Sofia-Vittorio Veneto	18	Sofia-Settembrini	15,032	5,621	5	56,21
9	E68	Cafasso-Vittorio Veneto	68	Cafasso-Frejus	12,037	7,062	5	70,62
10	W3	Altessano-Vittorio Veneto	3	Vallette-Hermada	9,876	8,307	5	83,07
							giorno	**744**
(*) stima			**Estate 2008:**		**dal**	**21/06/2008 al**	**21/09/2008**	**25.305**
					dal	**28/06/2008 al**	**31/08/2008**	**17.118**
							anno	**93.034**
11	E67	Baden Baden-Vittorio V.	67	Failla-Arbarello	11,492	8,7475	5	87,475
							giorno	**832**
			Estate 2008:		**dal**	**21/06/2008 al**	**21/09/2008**	**28.279**
					dal	**28/06/2008 al**	**31/08/2008**	**19.130**
							anno	**103.968**

partenze linee notturne		
	direzione centro	direzione periferia
1	0.30.00	1.00.00
2	1.30.00	2.00.00
3	2.30.00	3.00.00
4	3.30.00	4.00.00
5	4.30.00	5.00.00

Linea StarNite

n.	linea notturna		linea diurna di riferimento		Lunghezza diurna	Lunghezza Notturna	Corse	**veic*km/giorno**
	StarNite	Cairoli-Bolzano	Star2	Cairoli-Bolzano	5,243	5,224	49	256
							37	**193**
							25	131
								veic*km/21giu-21-set
								8.703
								6.572
								4.440
								veic*km/28 giu-31 ago
								5.887
								4.446
								3.004
								veic*km/anno standard
								31.997
								24.161
								16.325

intervallo	corse/h per direz	corse 23.00-5.00
15	4	49
20	3	37
30	2	25

Calendario

giorni di servizio (dalle 0.30 alle 5.00)	anno standard	21 giu-21 sett	28 giu-31 ago
sabato	50	14	10
festivi	60	16	11
prefestivi non sabati (23giu, 14 ago)	*10* (*)	2	1
altri (san giovanni, 16 ago...)	*5* (*)	2	1
totale	**125**	**34**	**23**

Tariffe e promozione

Si propone di applicare sulle linee della rete notturna e sulla StarNite le normali tariffe urbane.

Dovrà essere facilitato l'acquisto dei biglietti (il solo tipo urbano da 1 €), ad esempio prevedendo la presenza di bigliettai/steward/hostess a bordo dei mezzi o altri modi di distribuzione a terra.

E' da valutare l'introduzione di forme di sconto sul parcheggio per chi utilizza il park & ride, ad es. considerando i biglietti del t.p. convalidati tra le ore 0.00 e le 5.00 dei festivi (ed eventualmente del sabato) come "buoni sconto" per i parcheggi (vanno stabilite le entità degli sconti e le modalità di fruizione in relazione alla presenza di gestori diversi ed in funzione degli orari di presenziamento dei parcheggi stessi).

Va infine segnalata l'opportunità di suggerire ai gestori dei locali l'introduzione (a titolo di "sponsorizzazione" e con modalità tutte da definire) di qualche "benefit" per gli avventori che si presentano con un biglietto convalidato nella serata/nottata.

Comunicazione

Per una buona riuscita dell'iniziativa è necessario dare ad essa la necessaria risonanza mediante un'azione di coinvolgimento dei portatori di interessi (studenti, giovani, gestori di locali, ecc.) e di sensibilizzazione dei mezzi di comunicazione (giornali, radio e televisioni locali, ecc.).

Un notevole supporto alla comunicazione potrebbe essere costituito da un "lancio" di tipo pubblicitario, con la collaborazione di soggetti "creativi" per la coniazione di "slogan" incisivi e la predisposizione di materiale di comunicazione (manifesti, pieghevoli, indicatori di linea da apporre alle fermate, ecc.) evocante i concetti di "notte", "movimento", "trasporto pubblico" attraverso una grafica accattivante.

Sviluppi futuri

Quella qui proposta è una rete notturna progettata dichiaratamente con vincoli sul numero (max 10) e sull' estensione delle linee (tempo di ciclo inferiore ad 1 ora) in conseguenza dei vincoli finanziari (sulla disponibilità di denaro) e gestionali (sulla possibilità di impiego di uomini e mezzi ngli orari richiesti).

E' quindi evidente che, pur ottimizzando il disegno della rete in termini di copertura territoriale, rimangono aree residenziali o centri attrattori scoperti dal servizio.

L'esito commerciale dell'iniziativa sarà da verificare dopo i primi mesi di funzionamento. Nel caso di un auspicato successo sono prevedibili richieste di estensione del servizio in termini di aumento del numero di linee e loro estensione di lunghezza; ciò per raggiungere ulteriori insediamenti e centri di attrazione più periferici.

Tali richieste potranno essere eventualmente soddisfatte ricercando l'equilibrio economico complessivo nel quadro del "Nuovo schema di servizio" descritto all'inizio.

FINE